VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 55)
z dnia 29 sierpnia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 55)

29 sierpnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– okoliczności przydzielenia przez Urząd Lotnictwa Cywilnego koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego dla linii OLT Express, a także bieżącej kontroli działalności przewoźnika,

– informację w zakresie skutków finansowych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa oraz banków w związku z funkcjonowaniem linii OLT Express,

– informację o sytuacji, w jakiej znaleźli się pasażerowie i kontrahenci linii OLT Express, w związku z zawieszeniem przez nią działalności operacyjnej,

– ewentualne działania podjęte przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w związku z pojawiającymi się w mediach informacjami, mówiącymi o stosowaniu przez OLT Express cen dumpingowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kądziołka** p.o. prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Jarosław Król** wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wraz ze współpracownikami, **Aneta Mazek i Marcin Staszewski** specjaliści w Departamencie Restrukturyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa, **Michał Pakuła** p.o. naczelnika w Departamencie Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów oraz **Małgorzata Nowakowska** doradca prawny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, które zostało zwołane na podstawie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów, przekazany Komisji w dniu 27 lipca 2012 r. Porządek dzienny otrzymali państwo w zawiadomieniu – został sprecyzowany przez tę samą grupę posłów. Rozumiem, że nie ma uwag do porządku dziennego, za co wszystkim dziękuję.

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Witam pana ministra Sławomira Nowaka, pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, wszystkich naszych gości. Media również bardzo serdecznie witamy, a także panie i panów posłów. Co prawda jest przepis regulaminowy, art. 154 ust. 5, który mówi o tym, że wszyscy goście, a szczególnie media i dziennikarze – których, jak powiedziałem, bardzo serdecznie witam – za zgodą przewodniczącego zaproszeni goście, dziennikarze, pracownicy biur klubów poselskich mogą uczestniczyć w posiedzeniu Komisji. Ze względu na to, że mamy czas gorącego zainteresowania tematem, tak liczna obecność gości nas nie dziwi.

Wniosek uzasadniają: pan poseł Andrzej Adamczyk i pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, pan poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, prezesi, dyrektorzy – wszyscy zainteresowani sprawą. Dnia 27 lipca posłowie Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości złożyli u przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury wniosek o zwołanie w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu nadzwyczajnego posiedzenia Komisji. We wniosku prosiliśmy o posiedzenie, na którym zostaną rozważone okoliczności przydzielenia przez Urząd Lotnictwa Cywilnego koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego linii OLT Express, a także bieżącej kontroli działalności przewoźnika. Składając wniosek mamy nadzieję, że odbierzemy od panów ministrów informację w zakresie skutków finansowych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa oraz banków w związku z funkcjonowaniem linii OLT Express, a także informację o sytuacji, w jakiej znaleźli się pasażerowie i kontrahenci linii OLT Express w związku z zawieszeniem przez nią działalności operacyjnej. Mamy także nadzieję, że dowiemy się o ewentualnych działaniach, podjętych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w związku z pojawiającymi się w tamtym czasie w mediach informacjami, mówiącymi o stosowaniu przez OLT Express cen dumpingowych.

Szanowni państwo, w tamtym czasie – mówię o czasie składania wniosku, czyli o 27 lipca – z uwagą śledziliśmy wszystko to, co działo się wokół przewoźników OLT Express na liniach krajowych i na liniach zagranicznych, na liniach OLT Regional i OLT Poland. Nasuwały się nam wątpliwości. Zadawaliśmy pytania – nie tylko posłowie, ale także dziennikarze, wszyscy zainteresowani sprawą, a szczególnie osoby funkcjonujące w branży lotniczej – czy pod należytym nadzorem było wszystko to, co towarzyszyło podtrzymaniu koncesji, co towarzyszyło działalności przewoźnika OLT Express. Przewoźnika, który ostatecznie zakończył swoją działalność katastrofą ponad 100 tys. klientów, którzy wykupili bilety i nie otrzymali w zamian usługi. Katastrofą dla przewozów pasażerskich i także pasażerów-uczestników wycieczek biur podróży. Katastrofą dla rynku lotniczego, ale zapewne także dużymi kłopotami finansowymi dla funkcjonujących przewoźników z udziałem kapitału Skarbu Państwa – mam tu na myśli LOT i Eurolot.

W uzasadnieniu napisaliśmy, że jesteśmy przekonani, iż na posiedzeniu Komisji Infrastruktury uzyskamy informację, czy właściwe organy nadzoru lotów cywilnych – czyli Urząd Lotnictwa Cywilnego, a także Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – dopełniły wszelkich starań przy przydzielaniu przewoźnikowi koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych; przy przydzielaniu, przy podtrzymywaniu tejże koncesji. Przypomnę harmonogram zdarzeń, wydarzeń, a zwłaszcza tych decyzji i tych sytuacji, które wzbudziły duże wątpliwości.

Spółki OLT powstają poprzez przejęcie spółek Jet Air i YES Airways – spółek, znajdujących się na krawędzi bankructwa. Spółki te są przejmowane przez firmę Amber Gold. Obejmuje ona nowe udziały i płaci za nie z własnych środków. Tu nasuwa się pierwsze pytanie i pierwsza wątpliwość – dlaczego ULC nie reagował na sygnały z rynku, nie przeprowadził żadnego audytu w zakresie finansów i możliwości kontynuowania działalności, czyli dalszego utrzymywania koncesji przez spółki? Zmiana działalności spółek OLT, która jest istotną zmianą, wymaga powiadomienia ULC – w tym informacji o zmianie struktury właścicielskiej i złożenia sprawozdania z prognoz finansowych. Warunkiem utrzymania koncesji jest wykazanie stabilności finansowej. Zadajemy pytanie i mamy nadzieję dzisiaj uzyskać na nie odpowiedź – czy takie dane dotarły kiedykolwiek do ULC?

Urząd Lotnictwa Cywilnego przyjmuje sprawozdania i prognozy, co jest dość dziwne – papier przyjmie wszystko – bo powinny być one przeanalizowane przez fachowców, oceniających ich realizm. Trasy, ich liczba, typy samolotów je obsługujących, ceny przelotów itp. powinny być przedmiotem analizy i krytycznej oceny ULC. Czy taka ocena ULC miała miejsce? Ta analiza powinna prowadzić do wniosku o wygenerowaniu dużych strat finansowych, o czym mówili głośno, zarówno OLT Express, jak i Amber Gold. Czy Urzędowi Lotnictwa Cywilnego wystarczyło zapewnienie, że straty zostaną pokryte przez Amber Gold? Czy w takiej sytuacji ktoś, kto wnosi o podtrzymanie koncesji, może założyć firmę i poinformować koncesjonariusza, że firma działająca obok będzie finan-

sowała działalność przewoźnika? Czy to jest wystarczająca podstawą do podtrzymania czy udzielenia koncesji?

Urząd Lotnictwa Cywilnego podtrzymał, udzielił koncesji – mimo oczywistych problemów z wiarygodnością sprawozdań finansowych. Kieruję pytanie do panów ministrów, czy mają taką wiedzę – który bank udzieliłby firmie OLT kredytu na taką skalę, na podstawie analizy tych sprawozdań, które otrzymał ULC?

Poważne wydaje się zaniechanie ULC jako regulatora rynku. Powinien on zbadać rolę i znaczenie OLT na polskim rynku – w tym ryzyko stosowania cen dumpingowych, a także wpływu stosowania tych cen na LOT, Eurolot oraz Polskie Porty Lotnicze. Jeśli OLT Express stosowało ceny dumpingowe, powinno się zawiadomić odpowiedni urząd. Nierynkowa działalność OLT Express godziła w LOT, Eurolot, a także dotknęła Polskie Porty Lotnicze. Zadajemy pytanie – ile straciły polskie porty, przygotowując infrastrukturę dla firmy OLT Express? Czy już wielokrotnie wspominany namiot na lotnisku Balice, którego koszty na pewno nie były wysokie, ale w sumie z inwestycjami w porcie w Gdańsku –mówiono, że został zbudowany specjalny rękaw, a w innych portach lotniczych przygotowywano infrastrukturę dla firmy – to już są koszty. Na ile działalność tej firmy przyczyniła się do pogłębienia kłopotów tych instytucji?

Nasuwa się pytanie – dlaczego ULC nie zweryfikował cen dumpingowych i ich wpływu na rynek przewozów lotniczych? Dlaczego ULC nie zapobiegł szkodom spółek Skarbu Państwa i innych podmiotów, a także osób fizycznych, które straciły pieniądze za bilety, czy też dostawców kart kredytowych? Jest bajką, legendą i nieprawdą, że przewoźnik woził za pół ceny pasażerów. Dlaczego ani nadzorujący resort transportu, ani ULC nie weryfikowały tych informacji, z których wynikało, że ci, którzy kupują bilety w przedsprzedaży, finansują przeloty tych pasażerów, którzy korzystają z przelotów za pół ceny? Dlaczego te zjawiska i te procesy nie były badane?

Regulator – mam tutaj na myśli ULC – powinien monitorować działalność podmiotów lotniczych. Działalność komercyjna OLT budziła poważne wątpliwości na rynku lotniczym. OLT oferował przyszły sezon zimowy 2012/2013 na nowych, mało realnych trasach międzynarodowych i po mocno zaniżonych cenach. Jasne było, że ze sprzedaży przyszłych biletów finansuje działalność bieżącą, tworząc dodatkowy efekt śnieżnej kuli. Lecz ULC na to nie reagował. Rodzi się pytanie – skąd bierze się taka bezczynność?

Szanowni państwo, jeżeli do parlamentarzystów docierały informacje, że spółka otwiera połączenie między Łodzią a jednym z miast w Unii Europejskiej i reklama tych połączeń jest dostrzegalna w każdym miejscu w Łodzi, natomiast w mieście docelowym nie ma żadnej informacji na temat tych przelotów, to dlaczego te informacje nie były przedmiotem badania ULC albo reakcji ministra transportu? Przecież jest wiadomym, że aby połączenia były opłacalne, to reklamy należy realizować w dwóch miejscach – w miejscu wylotu i w miejscu docelowym. W Edynburgu pies z kulawą nogą nie wiedział, że przewoźnik realizuje takie przewozy.

Na zakończenie to, co nie było jeszcze powszechną wiedzą w momencie, gdy składaliśmy wniosek. O szybkości reakcji resortu transportu, ministra transportu, a z drugiej strony ULC świadczy fakt, że koncesję na przewóz pasażerski ULC zawiesił liniom lotniczym OLT dopiero wówczas, kiedy leasingodawcy zabrali samoloty. A zabrali je po oświadczeniu, że Amber Gold nie będzie finansował firmy OLT Express. Czyli leasingodawcy zorientowali się, że OLT Express nie ma żadnych źródeł finansowania. Mimo tego oświadczenia minister transportu i regulator, czyli Urząd Lotnictwa Cywilnego, nie wykazali żadnej reakcji. Absolutnie żadnej reakcji. Dopiero kiedy przewoźnik nie dysponował samolotami, bo leasingodawcy je zabrali, to dopiero wówczas zawieszono koncesję na przewóz pasażerski. Żeby było jeszcze ciekawiej, to minister transportu wraz z ULC – minister transportu ponosi pełną odpowiedzialność za to, co robi ULC – dopiero wówczas, kiedy było pewne, że także samoloty służące spółce do przewozów międzynarodowych zostały zabrane, dopiero wówczas zawiesili koncesję na przeloty. Czyli wtedy, kiedy przewoźnik był już praktycznie rzecz biorąc bankrutem, nie posiadał maszyn – dopiero wówczas minister transportu i ULC reagowali sprawnie.

Jeśli jesteśmy w tej części omawiania tych zjawisk, czyli roli ministra transportu, to należy się zastanowić nad tym, jakich narzędzi używa minister transportu, aby weryfi-

kować rynek lotniczy w Polsce. Rynek przewozów w transporcie lotniczym, w transporcie cywilnym w Polsce. 10 osób, około 10 osób, pracujących w Departamencie Lotnictwa Cywilnego MTBiGM, ma kontrolować cały ten obszar. I dzisiaj mamy taką sytuację, co zdaje się być potwierdzone, że pomimo koniecznych, wymaganych dokumentów – o tym będzie mówił pan minister Jerzy Polaczek – nie zweryfikowano sytuacji, że osoba karana zasiada w zarządzie spółki, która przewozi pasażerów w ruchu lotniczym. W zarządzie jednej z tych spółek człowiek, który był skazany prawomocnym wyrokiem sądu, był członkiem zarządu. Z wszystkich procedur i dokumentów wynika, że ULC powinien sprawdzić, czy osoby zasiadające w zarządach tych spółek nie były karane. A jeżeli nawet nie miał takiego obowiązku – o tym będzie mówił pan poseł Polaczek – to wobec powszechnej wiedzy, kim jest właściciel firmy Amber Gold, finansującej i utrzymującej przy życiu firmę przewozową OLT Express, nietrudno było się tego domyślić.

Panowie – jeżeli lataliście z Gdańska, jeżeli lataliście z Krakowa, jeżeli lataliście z innych regionalnych portów lotniczych, to widzieliście, jaką potęgą jest firma OLT Express. To nie był jeden samolot, to było 30 samolotów, a LOT to jest ponad 40 samolotów. Nie było tajemnicą, było powszechnie wiadomo, że właścicielem firmy Amber Gold – wówczas przyjmowanym na salonach – jest osoba skazana prawomocnymi wyrokami. Jeżeli ULC posiadał wiedzę o takiej sytuacji, to znaczy, że dopuszczał do tego, aby dostęp do specjalnych stref, stref bezpieczeństwa na obszarze lotnisk, posiadały także osoby, które w normalnym trybie nie uzyskałyby stałej karty wstępu do stref bezpieczeństwa. Dzięki temu, że podtrzymano koncesję, dzięki temu prawdopodobnie członkowie zarządu, te osoby, które były skazane prawomocnymi wyrokami, miały dostęp do stref bezpieczeństwa na lotniskach.

Wydaje się, że w takiej sytuacji pełna, kompletna informacja ministra infrastruktury, ULC i UOKiK jest jak najbardziej konieczna i bezwzględnie potrzebna.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, szanowni goście. Myślę, że moje wystąpienie będzie uzupełnieniem wprowadzenia pana posła Adamczyka. Postaram się państwu i opinii publicznej wskazać na niektóre fundamentalne aspekty prawne tego przedsięwzięcia, które zakończyło się po kilku miesiącach gigantyczną klapą. 170 tys. pasażerów, którzy zakupili bilety, nie skorzystało i nie skorzysta z oferty, którą sformułował przewoźnik. To pierwsza uwaga.

Po drugie, chcę zwrócić uwagę, że od początku stycznia 2012 r. ULC nie ma w pełni umocowanego prezesa. Te decyzje, które państwo podejmowali w styczniu i lutym w stosunku do OLT Express Regional oraz OLT Express Poland są i były dokonywane w warunkach, w których nie ma w pełni prawnie umocowanego szefa ULC. Czyli minister transportu oraz wiceminister Jarmuziewicz, który nadzoruje lotnictwo, biorą zdecydowanie większą – i polityczną, i prawną – odpowiedzialność za tego rodzaju decyzje. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że zakres wykonywania przewozu lotniczego, który obejmuje spółkę OLT Express Poland jest większy, niż zakres żeglugi Polskich Linii Lotniczych LOT – bo obejmuje cały świat. PLL LOT tych rejonów żeglugi ma mniej, a przynajmniej ta licencja jest sformułowana inaczej.

Po trzecie, chcę zwrócić uwagę na to, że w poprzedniej kadencji, w 2009 r. – warto się odwołać do tego przykładu – państwo składali głęboką nowelizację prawa lotniczego, do której później sami wprowadziliście sto kilkadziesiąt poprawek. To spowodowało dwuletni okres pracy nad tym aktem prawnym. W odniesieniu do konkretnej sytuacji z OLT Express chciałbym zwrócić uwagę na to, że przepisy europejskie i krajowe – te, które obowiązują w Rzeczypospolitej Polskiej – są bardzo rygorystyczne, dla całej procedury, dla udzielania koncesji, kontroli władzy lotniczej, wykonywania tych wszystkich uprawnień, które wynikają z zakresu prawnego, z prawa lotniczego i z przepisów międzynarodowych.

Chcę jeszcze odnieść się do takiej kwestii. Otóż państwo kilka dni temu, 27 sierpnia, na stronie ULC zamieścili projekt nowego rozporządzenia ministra transportu – w sprawie dokumentów oraz informacji wymaganych przy ubieganiu się o koncesję lub przy

wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Przypomnę, że państwo uchylacie – czy zamierzacie uchylić poprzez ten projekt – rozporządzenie, które obowiązuje od 2002 r. W interpretacji ULC to rozporządzenie nie ma zastosowania po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Natomiast na stronie ULC koncesja – wydrukowałem to sobie z jednej z zakładek na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego – koncesja na wykonywanie przewozu lotniczego obejmuje wszystkie te warunki, które są zawarte w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu ministra z 2002 r. Pozwolę sobie przytoczyć tylko niektóre z nich. Myślę, że zwłaszcza opinii publicznej oraz paniom i panom posłom warto wskazać, co należy złożyć, aby taką koncesję uzyskać.

Są to: dane szczegółowe dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania; dane szczegółowe dotyczące udziałowców lub akcjonariuszy; przewidywane rachunki przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności w okresie pierwszych trzech lat prowadzenia operacji. Zaświadczenie z banku, w którym prowadzony jest podstawowy rachunek bieżący wnioskodawcy, określające wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą. Kolejna uwaga – zaświadczenie o niekaralności osób zarządzających działalnością przedsiębiorstwa oraz członków rady nadzorczej za przestępstwa umyślne, m.in. skarbowe, przeciwko mieniu, przeciwko obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów. Jeśli odniesiemy to do właściciela tych dwóch spółek lotniczych, to mamy sytuację fantastyczną – 9 orzeczeń albo spraw na różnym etapie, ściganych w trybie karnym.

Najpierw wstępne , prawne pytanie do pana ministra – jak to jest z interpretacją tych warunków wobec praktyki, która była zastosowana w tym przypadku? To w kontekście tego, że państwo dopiero dzisiaj uchylacie rozporządzenie z 2002 r. Zamieszczacie pełen zakres warunków i wymogów, który jest obligatoryjny dla wszystkich podmiotów ubiegających się o wykonywanie tego typu przewozów. Mogę wymieniać szereg takich kwestii. Przede wszystkim prosiłbym, żeby rząd i ULC się do tego odnieśli. Chcę zwrócić uwagę, że przepisy krajowe i europejskie są tak sformułowane, iż prezes Urzędu może w każdym czasie zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia dodatkowych danych i dokumentów mogących uprawdopodobnić to, że spełni on warunki wykonywania działalności gospodarczej, które będą określone w koncesji lub wynikają z właściwych przepisów.

Po trzecie, do wniosku o zmianę koncesji, jeżeli planowana jest taka zmiana, która dotyczy struktur lub działalności ze znacznym wpływem na finanse przewoźnika, przedsiębiorca powinien dołączyć również szereg innych dokumentów. Dokumentów takich, jak: przewidywany rachunek przepływów finansowych oraz plany dotyczące płynności w następnym roku, jak wykonywane i przewidywane koszty oraz przychody w formie danych liczbowych, dotyczących takich pozycji jak: paliwo, taryfy, stawki, wynagrodzenia, konserwacja i amortyzacja. Mówimy przecież o spółce, która operowała bazą 30 statków powietrznych. Jeden z tych statków powietrznych, co widowiskowo niektóre media w ostatnich dniach zauważyły, został zaaresztowany przez Michała Tuska. 29 statków powietrznych w tych spółkach było leasingowanych. Przypominam, że PLL LOT, bez Eurolotu, mają 40 statków powietrznych. Po prostu, tak bym powiedział, jest to bardzo istotna zmiana na rynku lotniczym, na pasażerskim rynku lotniczym w Polsce. Także z tego powodu ten przypadek powinien być bardzo wnikliwie analizowany na etapie udzielania koncesji, jak i później, na etapie wykonywania uprawnień, które z tej koncesji wynikają. Mam pytanie do panów ministrów – czy te wszystkie wymagania, wynikające z przepisów krajowych i międzynarodowych, były stosowane?

Jeszcze małe wtrącenie. Zanim to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 2008 r. zostało wprowadzone w ubiegłej kadencji do prawa lotniczego, było stosowane na poziomie europejskim rozporządzenie Rady EWG z 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym. Z punktu widzenia treści merytorycznej jest ono bardzo podobne. Ta poprzeczka jest bardzo wysoko zwieszona po to, aby przede wszystkim utrzymać standardy bezpieczeństwa i wiarygodność tego rodzaju przewozów i zapewnić dobrą kondycję przewoźników na rynku.

Chcę raz jeszcze sformułować następujące pytanie – czy wszystkie te wymagania były stosowane, niezależnie od wymagań zawartych w rozporządzeniu UE z 2008 r.? W szczególności te, które są zawarte w art. 5 i 7 oraz w przepisach polskiego Prawa lotniczego, a zwłaszcza art. 166 i 167 – czy były stosowane przez ULC już przy udzielaniu koncesji i prowadzeniu działalności przez spółkę Jet Air? A następnie przez OLT Jet Air i YES Airways? Czy były stosowane przy dokonywaniu – w cudzysłowie, tak to określam – „zmiany firmy". Państwo na stronie ULC posługują się tym sformułowaniem w komunikacie z 2 sierpnia – również w stosunku do OLT Express Regional. Ważność certyfikatów w jednym przypadku jest do 31 marca 2013 r., a w przypadku OLT Express Poland do 29 kwietnia br. w ramach tej grupy.

Moje pytanie jest następujące – cały czas mówimy o kwestiach merytorycznych, które panowie ministrowie powinni wyjaśnić – czy w przypadku OLT Express prezes ULC zastosował art. 167, a w szczególności ust. 5? Mówi on o tym, że w przypadku zmiany co najmniej jednego elementu, wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, a w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia – podkreślam: przejęcia – prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia. Czy w tym przypadku państwo to zastosowali?

Tutaj również jest – chcę paniom i panom posłom podać, kolejną kwestię – jest europejski wymóg potwierdzenia tzw. dobrej reputacji. Wynika on z art. 7 rozporządzenia z 2008 r. Artykuł ten mówi o tym, iż w przypadku, gdy dla celów przyznania koncesji wymagane jest potwierdzenie, że osoby, które będą stale i rzeczywiście kierowały działalnością przedsiębiorstwa, mają dobrą reputację lub, że nie ogłosiły upadłości. „Właściwy organ wydający koncesję przyjmuje jako wystarczający dowód wobec obywateli państw członkowskich przedstawienie dokumentów, potwierdzających spełnienie tych wymogów, wydanych przez właściwe organy w państwie członkowskim pochodzenia lub w państwie członkowskim, w którym dane osoby mają swoje stałe miejsce pobytu".

Skoro istnieje przepis art. 7 ust. 2 rozporządzenia PE, to również mam pytanie do rządu – czy ten przepis w przypadku spółek OLT Express był stosowany? W jakim celu państwo wprowadzają teraz te nowe, dodatkowe regulacje w zakresie projektowanego rozporządzenia z 27 sierpnia, które zostało zamieszczone na stronie ULC? Państwo, poprzez tego rodzaju kroki, ratujecie chyba tę sytuację, która wynika z czegoś głębszego, co działo się w ostatnich miesiącach.

Kwestia certyfikacji. Dla każdego przewoźnika ważne jest posiadanie certyfikatu przewoźnika lotniczego. To wynika z art. 6 rozporządzenia PE. Cytuję dosłownie przepis europejski. „Wszelkie zmiany w certyfikacje wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajdują w stosownych przypadkach odzwierciedlenie w koncesji". Jak to było – czy takie zmiany były wprowadzane w stosunku do spółek OLT Express Poland oraz OLT Express Regional od momentu, w którym te firmy, w cudzysłowie, „zostały przejęte" – czy też, jak to państwo określają, zmieniła się ich nazwa?

Ciekawostka: według państwa strony internetowej w wykazie podmiotów certyfikowanych – mam tutaj wydruk z 21 sierpnia tego roku – zarówno firma OLT Express Poland, jak i OLT Express Regional, nie figurują. Nie ma ich w wykazie podmiotów certyfikowanych. Pytanie jest takie – dlaczego? Natomiast w wykazie podmiotów koncesjonowanych widnieje informacja, że OLT Express Regional ma certyfikat do 31 marca 2013 r., a w przypadku OLT Express Poland ten certyfikat traci ważność 29 kwietnia 2014 r. Powstaje merytoryczne – myślę, że jedno z kluczowych pytań pod adresem rządu i Urzędu Lotnictwa Cywilnego – proszę wytłumaczyć opinii publicznej, Komisji Infrastruktury i Sejmowi, jak wpływa na ważność certyfikatu zmiana właściciela firmy? Jakie administracyjne działania sprawdzające były w tym przypadku przeprowadzane? Czy to nie było tak, że państwo po prostu, w cudzysłowie, „zamienili" pierwsze kartki koncesji, które wcześniej posiadały firmy YES Airways oraz Jet Air?

Przy okazji – to też jest pytanie pod adresem ministra Jarmuziewicza, panów ministrów czy kierownictwa ULC – czy prawdą jest, że firma YES Airways została przejęta przez OLT Express w momencie, w którym sama ubiegała się o koncesję i otrzymała ją w ciągu kilku dni? Jak długo trwał proces, od momentu złożenia wniosku, w którym ta

firma uzyskała koncesję? Jaki był czas wykonania wszystkich procedur administracyjnych, które są wymagane przez prawo polskie i prawo europejskie?

Na zakończenie – myślę, że tej sprawy, tak samo jak kwestii Amber Gold nie byłoby, gdyby nie było marionetkowych działań ze strony władzy państwowej. Mam wrażenie, że państwo mają pełne władztwo jako rząd i zarządzacie PR-em, natomiast w obszarach, w których decydują się istotne interesy gospodarcze, po prostu macie marionetkowe formy wykonywania uprawnień władzy publicznej, w czasie których nie dotyka się istoty rzeczy. 170 tys. ludzi ma bilety w ręku i nie może z nich skorzystać, a firma nie ma środków na przeprowadzenie postępowania.

Ostatnie zdanie, tak przy okazji również, bo to nie jest związane z państwa sprawą. Przypominam sobie, że w ub.r., kiedy Najwyższa Izba Kontroli dokonywała weryfikacji stosowania ustawy o praniu brudnych pieniędzy, wskazała na to, że minister finansów od 3 lat nie wydał rozporządzenia, które certyfikowałoby wszystkie transakcje powyżej 15 tys. euro. Transakcje te powinny być w określonych przypadkach przekazywane głównemu inspektorowi informacji finansowej. Mamy tutaj zbieg różnego rodzaju, tak bym powiedział, okoliczności prawnych i faktycznych, które po prostu pokazują, że tego państwa – w tym przypadku i w wielu innych – po prostu nie ma. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pytania zostały zadane, obudowane, mamy pełną jasność, jakie są intencje. Panie ministrze, oddajemy panu głos. Proszę bardzo, pan minister Sławomir Nowak.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Po pierwsze, dziękuję za zaproszenie. Chciałem w imieniu ministerstwa serdecznie podziękować Wysokiej Komisji za tę inicjatywę, abyśmy porozmawiali o problemie, który spotkał nas wszystkich i spotkał tysiące potencjalnych pasażerów dwóch zbankrutowanych firm lotniczych, dwóch przewoźników lotniczych: OLT Express Regional i OLT Express Poland. Niezależnie od intencji wnioskodawców – bo intencja jest oczywiście polityczna, nie ma co do tego cienia wątpliwości, nie oszukujmy się, jesteśmy dorosłymi ludźmi – temat jest istotny. Dotyczy wielu ludzi, dotyczy istotnych strat finansowych i bardzo bolesnego doświadczenia dla branży lotniczej w naszym kraju. Stąd, jak najbardziej właściwym miejscem do rozmowy na ten temat jest forum Komisji Infrastruktury – za tę inicjatywę serdecznie dziękuję.

Polski rynek lotniczy funkcjonuje na podstawie i przepisów europejskich, i przepisów krajowych; na podstawie stosownej dyrektywy, dyrektyw unijnych i na podstawie ustawy Prawo lotnicze. Całość systemu gospodarczego w naszym kraju opiera się na zasadzie wolnego rynku i wolnego gospodarowania, jak również swobodnego przepływu kapitału. Dotyczy to również branży lotniczej. Wtedy, kiedy firma Amber Gold – dzisiaj wiemy, jaka firma – kupowała linię lotniczą w Niemczech i przejęła tamtejszą koncesję, jak i wtedy, kiedy kupiła na polskim rynku dwie małe firmy lotnicze: Jet Air i YES Airways. Wszystko to odbyło się w roku 2011.

Przypomnę, że jako inwestor Amber Gold kupił Jet Air 30 sierpnia 2011 r. – firmę, która miała koncesję na operowanie małymi samolotami – i nazwał swoją mową firmę OLT Express Regional. 20 grudnia 2011 r. kupił firmę YES Airways, która posiadała koncesję na operowanie większymi statkami powietrznymi typu Airbus – i nazwał swoją spółkę OLT Poland. Od tego czasu mamy do czynienia z dwoma podmiotami, z dwoma przewoźnikami, którzy działają w tzw. Grupie OLT Express wspólnie z inną spółką – OLT Germany, która operowała na rynku niemieckim.

Od 28 lutego – kiedy to OLT Express w obu postaciach zaczyna funkcjonować na naszym rynku – do 27 lipca, do daty złożenia wniosku przez panów posłów z PIS, firma OLT Express w obu spółkach przewiozła milion pasażerów. Byliśmy świadkami gigantycznej kampanii reklamowej, bardzo dostępnych cen dla klientów, setek artykułów, entuzjastycznych artykułów prasowych o tym, że wreszcie ktoś otworzył okno na polskim rynku lotniczym i wpuścił świeże powietrze. Przez media drukowane, przez media elektroniczne przetaczały się wielomilionowe kampanie reklamowe aż do momentu, kiedy po 30 czerwca, na podstawie Prawa lotniczego, zgodnie z polskimi przepisami nastąpił

obowiązek złożenia w ULC bilansu handlowego przez obie spółki. Takiego bilansu nie złożono. Urząd Lotnictwa Cywilnego zadziałał 27 lipca, na podstawie pierwszego oficjalnego doniesienia z rynku – oficjalnego, w postaci pisma, dokumentu – bo ULC nie jest instytucją, która bada insynuacje i doniesienia prasowe. ULC musi działać w granicach i na podstawie prawa, jako urząd administracji centralnej...

Nie będę przeszkadzał posłom wnioskodawcom, poczekam.

ULC jako urząd administracji centralnej, działający na podstawie Prawa lotniczego, ma status instytucji niezależnej. Ale jako urząd administracji centralnej musi działać na podstawie sprawdzonych dokumentów i informacji. Pierwszym sprawdzonym dokumentem i informacją oficjalną, którą ULC powziął, było pismo od jednego z wierzycieli spółek OLT, w tym wypadku OLT Express Regional – było to 27 lipca 2012 r. Wtedy, kiedy posłowie PIS złożyli wniosek o zwołąnie tego posiedzenia Komisji. 27 lipca, tego samego dnia, prezes ULC zawiesił koncesję OLT Express Regional. Były samoloty, część samolotów jest dzisiaj wpisana do rejestru – panie pośle – warto sprawdzać swoje informacje.

Na podstawie kolejnego doniesienia z 31 lipca – od tego samego wierzyciela, od spółki Petrolot, która zaopatrywała przewoźników w paliwo – na podstawie informacji, że spółka OLT Express Poland, podobnie jak OLT Express Regional, nie wywiązuje się z płatności, 1 sierpnia 2012 r. prezes ULC zawiesił koncesję na wykonywanie lotów spółce OLT Express Poland. *De facto* od tego momentu zaczęła się lawina, to domino związane z upadłością Amber Gold.

Jeżeli jest potrzeba zaatakowania rządu i niezależnego urzędu, jakim jest ULC, przez posłów opozycji – to mogę to zrozumieć. Tyle, że ten atak jest kompletnie nietrafiony, dlatego że akurat w tym wypadku ULC i MTBiGM zadziałały profesjonalnie, błyskawicznie, mając na uwadze interes pasażerów i bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w Polsce.

Przypomnę, że ULC jako urząd niezależny, niezależny regulator, odpowiada za trzy sfery funkcjonowania przewoźników lotniczych. Nazwijmy to: *safety, security* i *financing*, czyli bezpieczeństwo dwojako rozumiane, jako bezpieczeństwo pasażerów i bezpieczeństwo techniczne oraz finansowanie przewoźników.

Tu dochodzę do konkluzji i do wniosków, bo za chwilę o całym szczegółowym przebiegu koncesjonowania, przejmowania istniejących już na polskim rynku koncesjonariuszy opowie pan prezes ULC, pan Tomasz Kądziołka. Jesteśmy w pełni do państwa dyspozycji, zarówno pan minister Jarmuziewicz, odpowiedzialny za lotnictwo w ministerstwie, jak i pan Krzysztof Kapis, dyrektor Departamentu Lotnictwa, jak i ja sam – jesteśmy w pełni do państwa dyspozycji. Jesteśmy gotowi mówić, a prezes ULC zapewne przedstawi państwu jeszcze bardziej wyczerpującą analizę przypadków, niż ja to robię.

Zmierzam do wniosków – tak, aby nie pozostać bez nauczki, wynikającej z tego przypadku. Bo o ile w obszarze *safety* i *security* ULC zadziałało, a i finalnie, jak się okazało, także w obszarze finansowania zadziałało również profesjonalnie – bo w obszarze *safety* i *security* jesteśmy wyposażeni w odpowiednie narzędzia, dzięki którym możemy działać błyskawicznie. Możemy sprawdzać bezpieczeństwo samolotów, bezpieczeństwo i komfort pasażerów. I to się dzieje. Okazuje się – to jest wspólna nasza troska i jednocześnie mój apel do Komisji Infrastruktury – że kiedy za chwilę złożymy stosowne zmiany w Prawie lotniczym, to będę mógł liczyć na ponadpartyjne poparcie takich zmian, które uszczelnią system badania finansowania przewoźników lotniczych. Jak powiedziałem, okazuje się, że w *safety* i *security* wszystko zadziałało perfekcyjnie. Jeżeli możemy mieć do siebie jakiekolwiek zastrzeżenia, to w obszarze finansowania, nadzoru nad finansowaniem.

Będziemy proponowali dwa rodzaje zmian. Pierwsze – zmierzające do tego, aby prezes ULC, niezależny regulator, miał inne sankcje, niż wyłącznie zawieszenie bądź odebranie koncesji za niespełnienie wymogów finansowych. Przypomnę jeszcze raz, że również branża lotnicza, przewoźnicy pasażerscy operują na wolnym rynku, na podstawie obowiązujących przepisów o wolnej gospodarce. W związku z tym ULC, jako służba prewencyjna w tym obszarze, nie jest odpowiednio wyposażona – bo nie jest urzędem skarbowym, nie jest Krajowym Rejestrem Sądowym, nie ma kompetencji w obszarze

badania tego rodzaju finansowania – musi być wyposażona w niezbędne sankcje, aby wymuszać na przewoźnikach lotniczych bardziej gorliwe stosowanie się do przepisów prawa.

Dzisiaj takiej możliwości nie ma, ma wyłącznie gilotynę, topór w postaci odebrania koncesji bądź zawieszenia koncesji. Wszyscy państwo dobrze wiecie, że dla każdego przewoźnika lotniczego to jest koniec funkcjonowania na rynku, na rynku bardzo konkurencyjnym, otwartym, wolnym – w ramach Unii Europejskiej. W związku z tym będziemy proponowali zmiany w tym obszarze, aby prezes ULC był wyposażony w stosowne sankcje w stosunku do przewoźników. Również w sankcje finansowe, aby mógł wymuszać pożądane zachowania i egzekwować działania świadczące o przejrzystości finansowej.

Drugi obszar zmian, który będziemy proponowali Komisji Infrastruktury – również w uzgodnieniu z innymi komisjami, innymi resortami – to jest konieczność informowania przez ULC o zmianach w KRS. Dzisiaj takiego obowiązku nie ma. Gdyby taki obowiązek był, to ULC zostałby przez instytucję państwową poinformowany odpowiednio wcześniej, że doszło do zmiany kapitałowej, że można mieć zastrzeżenia do osób zasiadających w zarządach. ULC nie jest prokuratorem, w związku z tym nie ma kompetencji, aby badać tego rodzaju rzeczy. Są to dwa obszary, w których będziemy proponowali Komisji Infrastruktury doprecyzowanie i poprawienie przepisów.

Upadłość OLT Express Regional, upadłość OLT Express Poland jest kolejną upadłością. Mówię o wnioskach, które będziemy państwu proponowali do realizacji, aby nie było tak, jak w przeszłości, że były rządy, które nie wyciągały wniosków – chociażby po upadłości Air Polonia. Można to było wówczas doprecyzować. Dzisiaj rzucanie kamieniem w jedną stronę, jak powiedziałem, jest chybione, jeżeli ktoś podnosi dzisiaj argument dumpingu, nieuczciwej konkurencji i wprowadzających w błąd reklam. Chcę państwa poinformować, że nie otrzymaliśmy do dnia upadłości obu spółek żadnej interpelacji jakiegokolwiek posła w sprawie kłopotów finansowych OLT i Amber Gold. Dzisiaj wszyscy chętnie stawiają zarzuty, mówią – kto winny, mówią, że powinno się działać, że powinno się wiedzieć.

W połowie czerwca pismem zwróciłem się do prezesa ULC z prośbą o zbadanie sprawy, o wszystkie informacje, które posiada na temat bezpieczeństwa linii OLT. Było to po incydencie w Bułgarii. Pamiętacie państwo awaryjne lądowanie jednego z samolotów. Równocześnie zwróciłem się w tym piśmie o informację na temat badania finansowego OLT. Zrobiłem to na podstawie informacji, które powziąłem z rynku. Jeszcze raz, przypominając atmosferę początku firmy – końca lutego, początku marca – wszyscy zachwycali się firmą OLT. Chętnie brali kontrakty reklamowe. Dzisiaj mówimy, że ta cena była niemożliwa do realizacji, ale milion ludzi OLT przewiozło.

Jeśli chodzi o dumping, nieuczciwą konkurencję, to jest niezależna instytucja – Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który zapewne również przedstawi państwu swoją informację. Nic mi do tego. Nie mam nawet prawa tego komentować. To jest niezależna instytucja. Przypominam jednak atmosferę tamtego czasu. Dzisiaj problem się stał. ULC zadziałał profesjonalnie w odpowiednim czasie, aby zatrzymać niebezpieczny proceder, bo to ULC zawiesił koncesję OLT Express Regional i OLT Express Poland. Od tego czasu zaczęła się lawina związana z upadłością – jak już dzisiaj wiemy – hochsztaplerskiej firmy Amber Gold.

Jeszcze raz powiem. Po 2004 r., po upadłości Air Polonia, upadłości Centralwings, Fischer Air, mamy do czynienia z kolejną upadłością przewoźnika lotniczego. Musimy na przyszłość, jako parlamentarzyści również, ale i jako rząd, resort, jako Urząd Lotnictwa Cywilnego, zabezpieczyć rynek w takim stopniu, aby minimalizować ryzyko. Nie oszukujmy się – to jest wolny rynek. Tak, jak upadają wielkie firmy i wielcy przewoźnicy w całej Europie, to jest niewykluczone, że takie przypadki będą miały również miejsce na polskim rynku.

Ważne, żeby instytucje, za które wspólnie odpowiadamy – czuję się w pełni odpowiedzialny jako minister transportu – działały profesjonalnie i na czas w zakresie bezpieczeństwa fizycznego obywateli, podróżnych i w zakresie bezpieczeństwa technicznego statków powietrznych. Także w obszarze, w którym widzę potrzebę doprecyzowania

przepisów i dania ULC więcej narzędzi do ręki – to jest w obszarze finansowania. Z takimi zmianami za chwilę do państwa przyjdziemy.

To tyle tytułem mojego wstępu. Jeśli pan przewodniczący pozwoli – ale to oczywiście pan przewodniczący decyduje, czy pan prezes ULC będzie mógł zabrać głos. Chętnie się zapewne odniesie, bo na ten temat wielokrotnie w ostatnim czasie rozmawialiśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan prezes Kądziołka.

P.o. prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Tomasz Kądziołka:

Panie przewodniczący, całkowicie pragnę potwierdzić to, co pan minister powiedział, bo rzeczywiście tak sprawy się miały. Mam następującą propozycję, przygotowując się do tego spotkania przygotowałem materiały, które pokazują w sposób transparentny zdarzenia, które występowały w przypadku tych dwóch firm i procesu koncesyjnego. Na tę oś czasową naniosłem również to, co Urząd powinien zrobić zgodnie z prawem i to, co było robione. Całkowicie biorę odpowiedzialność prawną za to, co mówię. Jeżeli państwo uznaliby za stosowne, mógłbym te dwa procesy opisać krok po kroku.

Jak pan minister wspomniał, ta cała historia ma swój początek w dwóch słabych firmach, które były na pograniczu bankructwa i wejście kapitałowe inwestora było swoistym uzdrowieniem, bardzo pozytywnym zdarzeniem na rynku przewozowym. Mówię o ocenie sytuacji z tamtego okresu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Myślę, że pytania zostały wcześniej precyzyjnie sformułowane. Prosimy o precyzyjną odpowiedź.

P.o. prezesa ULC Tomasz Kądziołka:

Myślę, że przeanalizowanie tych procesów da odpowiedź na wiele zadanych pytań. Notowałem sobie te pytania i wiele z nich jest w moim pojęciu nieprawdziwych, dlatego że leasingodawcy nie zabrali samolotów przed koncesją. Do dnia dzisiejszego te samoloty są w polskim rejestrze – oczywiście nie wszystkie, część została zabrana. Gdy mówimy o liczbie samolotów, to mówimy o 11 Airbusach w OLT Poland i 4 ATR-ach w OLT Regional. To jest 15 samolotów, które w polskim rejestrze statków powietrznych w obu firmach figurowały. Prawdą jest, że firma ta na zasadzie tzw. mokrego leasingu wypożyczała samoloty krótkoterminowo, ale to były jednostkowe przypadki – firmy, które posiadają AOC wydane według prawa europejskiego.

Może przejdę do pierwszej firmy, OLT Express Regional, która swój początek miała w Jet Air. 23 marca 2004 r. firma ta uzyskała koncesję – bardzo ograniczoną – na małe statki powietrzne. Następnie, w drugim kroku, 31 października 2005 r. rozszerzyła koncesję o regularne przewozy – ponieważ w pierwszym przypadku były one nieregularne. Następny taki *upgrading* koncesyjny nastąpił w trzecim kroku, gdy 19 czerwca 2009 r. firma rozszerzyła koncesję na loty regularne, jak również na statki powietrzne, których ciężar startowy i liczba miejsc pasażerskich jest nieograniczona. Czyli stała się poważną firmą. 30 czerwca 2011 r. był obowiązek złożenia przez tę firmę sprawozdania finansowego. 30 sierpnia 2011 r. mamy zmianę struktury właścicielskiej.

Tutaj mamy proces koncesyjny, ale równoległym procesem jest proces certyfikacyjny, wynikający z bezpieczeństwa wykonywanych operacji. To jest proces, który również ma swoją historię. Ta firma była powiadamiana, były procesy wszczęcia postępowania celem zawieszenia. Firma zawieszała swoją działalność. Był to wynik niedoinwestowania, które w tym okresie ta firma przeżywała. 30 sierpnia 2011 r. 75% udziałów obejmuje Amber Gold, 25% udziałów należy do starych właścicieli. 15 grudnia 2011 r. całość udziałów obejmuje Amber Gold, czyli staje się stuprocentowym właścicielem, jak również podwyższa kapitał do 31 mln. Następują zmiany w zarządzie firmy. Pan Andrzej Dąbrowski i pan Michał Swoboda obejmują swoje funkcje w tej firmie. 28 lutego następuje zmiana koncesji na regularny przewóz.

Następuje zmiana nazwy firmy z Jet Air Spółka z o.o. na Jet Air OLT Express. Jest to nazwa pomostowa, bo ostateczna nazwa to Express Regional. Co w następnych kro-

kach się dzieje? 14 marca w koncesji na nieregularny przewóz zostaje zmieniona nazwa na OLT Express Regional. Są to typowo administracyjne zmiany nazewnictwa, adresu firmy, które nie pociągają za sobą całego procesu administracyjnego.

15 czerwca prezes Urzędu, czyli ja, wszczyna postępowanie celem zawieszenia koncesji. Powodem jest to, że firma nie złożyła w terminie sprawozdania finansowego, zatwierdzonego przez biegłego rewidenta. Dzieje się tak na kilka dni przed obowiązkiem przedstawienia 30 czerwca sprawozdania finansowego – dlatego że mamy do czynienia z zaległościami. 27 lipca uzyskujemy na ten temat informację z rynku, informację wiarygodną, która może obronić się w sądzie administracyjnym, ponieważ zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze prezes Urzędu podejmuje decyzje w stosunku do podmiotów z zastosowaniem Kodeksu Postępowania Administracyjnego. W odwoławczym trybie musimy to obronić, musimy mieć dowody. Takim dowodem było pismo, złożone przez jedną firmą hadgingową, która poinformowała nas, że firma zalega z płatnościami ponad 2 mln zł. Tego samego dnia zawieszamy koncesję. To jest kalendarz, który był związany z OLT Express Regional.

Natomiast firma OLT Express Poland, która swój początek bierze z YES Airways, operuje samolotami Airbus 320. W naszym pojęciu jest to firma lepiej zorganizowana, chociaż również mająca kłopoty finansowe – dlatego nastąpiło sprzedanie udziałów. 29 kwietnia 2011 r. firma po raz pierwszy występuje o przyznanie koncesji i uzyskuje ją na nieregularne, czyli czarterowe loty. Następnie, 5 grudnia 2011 r. jest informacja o planowanym podwyższeniu kapitału zakładowego, zmianie struktury kapitałowej i zmianie nazwy spółki. 20 grudnia 2011 r. następuje zmiana koncesji dla YES Airways Sp. z o.o. na regularne przewozy. Jest tam kapitał Amber Gold – większościowy, 85%. Następuje zmiana nazwy spółki na OLT Jet Air City, Sp. z o.o. Również to jest pośrednia nazwa, która też występowała. 9 stycznia 2012 r. następuje zmiana koncesji w zakresie nazwy docelowej – OLT Express Poland.

29 czerwca nastąpiło przedstawienie sprawozdania finansowego za rok 2011. Obowiązek przedstawienia sprawozdania był 30 czerwca, natomiast firma wcześniej je złożyła. Mieliśmy pewne pytania do firmy, wystąpiliśmy o uzupełniające informacje. 5 lipca nadchodzi pismo z OLT Express, które wyjaśnia nam i odpowiada na zadane pytania, które mieliśmy w związku ze złożonym sprawozdaniem. 26 lipca mamy komplet dokumentów, które są potrzebne i wymagane. Jak było powiedziane, 31 lipca z rynku mamy wiarygodną informację o niepłaceniu rachunków, co jest wystarczającym powodem – 1 sierpnia zapada decyzja o zawieszeniu koncesji.

Tak urząd procedował na podstawie rozporządzenia UE, które jest w naszym systemie prawnym nadrzędnym aktem w stosunku do rozporządzeń do naszej ustawy. Jak patrzymy na wymogi, które są w tym rozporządzeniu, to nie mamy narzędzi – nigdzie nie jest powiedziane, że prezes Urzędu ma sprawdzić niekaralność właściciela. To rzeczywiście jest pewien dyskomfort, ale na podstawie tego prawa działają wszystkie linie lotnicze w Europie, jak również inne linie w Polsce.

Jeżeli byłyby bardziej szczegółowe pytania, dotyczące procedur, to jest ze mną pani dyrektor Kolmas, która zasiada w kierownictwie Urzędu i odpowiada za tę część jego aktywności.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Naszym gościem jest również pan Jarosław Król, prezes Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Był wywoływany kilkakrotnie. Panie prezesie, proszę bardzo.

Wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Jarosław Król:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo. Na początku chcę powiedzieć kilka słów na temat kompetencji prezesa UOKiK. To jest niezwykle istotne. Na podstawie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Urząd może podjąć działanie przeciwko przedsiębiorcy, który posiada pozycję dominującą na rynku. Może je podjąć w przypadku, gdy dochodzi do łamania przepisów prawa przez przedsiębiorcę, a on takiej pozycji dominującej nie

posiada. Wtedy Urząd może zakwestionować to działanie, jako praktyki naruszające zbiorowe interesy konsumentów.

Realizując te kompetencje przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej, UOKiK przebadał pod kątem respektowania przepisów konsumenckich trzy rynki: rynek przewozów kolejowych, rynek wynajmu samochodów osobowych, ale także rynek świadczenia usług przewozów lotniczych. Prezentowałem państwu ustalenia tej kontroli na posiedzeniu Komisji Infrastruktury 12 czerwca. Wiem, że otrzymaliście państwo nasz raport.

Kontrolowaliśmy również legalnie działające spółki – OLT Express Poland i OLT Express Regional. Chcę powiedzieć, że w toku tej kontroli zakwestionowaliśmy, jeśli chodzi o OLT Regional, kilka postanowień, które stanowiły niedozwolone postanowienia umowne. Wszystkie te postanowienia zostały przez OLT zmienione albo firma wycofała się z ich stosowania. Również w stosunku do spółki OLT Poland Urząd wszczął postępowanie w sprawie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów. Spółka ta uzależniała możliwość składania reklamacji od zobowiązania się do otrzymywania informacji handlowych bądź od tej spółki, bądź od stron trzecich.

Jeżeli chodzi o ten temat, który państwa najbardziej interesuje, czyli ceny dumpingowe, to trzeba na to spojrzeć od strony kompetencji Urzędu, które wynikają z ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Kiedy przedsiębiorca stosuje ceny drapieżne, które mają na celu wyeliminowanie innego przedsiębiorcy z rynku, to możliwość zakwestionowania tego rodzaju działalności istnieje tylko i wyłącznie w przypadku, kiedy ten przedsiębiorca posiada pozycję dominującą na rynku. W przypadku OLT nie mieliśmy do czynienia z taką sytuacją, dlatego też takiego zarzutu nie mogliśmy postawić.

Z drugiej strony trzeba się zastanowić nad tym, że te ceny były korzystne dla konsumentów. O ile teraz wiadomo, że skutek obecnie należy do takich, które niewątpliwie wymagają wyciągnięcia wniosków, o tyle też – nawet gdyby uznać, że te ceny właśnie były cenami poniżej kosztów i tę bezprawność moglibyśmy się starać wywieść z art. 15, ze złamania art. 15 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji – to trudno byłoby powiedzieć, że mamy do czynienia z naruszaniem zbiorowych interesów konsumentów.

Wspomniałem ustawę o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. To jest ustawa, która reguluje stosunki cywilne między przedsiębiorcami działającymi legalnie na rynku i dotyczy uczciwości konkurowania. Np. kwestionowana była przez LOT reklama OLT– jak pamiętam, w związku z tym, że jest ona tożsama bądź zbliżona do reklamy LOT. Z tego, co wiem, OLT wycofało się z tej reklamy.

Tak samo przewoźnik-konkurent, czyli LOT, mógłby ewentualnie wystąpić z pozwem na gruncie ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji przeciwko temu przedsiębiorcy uznając, że ta praktyka, to są czyny nieuczciwej konkurencji, które mają na celu wyeliminowanie tego przedsiębiorcy z rynku. O ile wiem, tego rodzaju działania nie były przedsięwzięte przez LOT.

W związku z tym w konkluzji stwierdzam, że w zakresie kompetencji prezesa UOKiK były podjęte wszelkie działania, żeby wyeliminować niezgodności w działalności OLT z przepisami prawa konsumenckiego. Natomiast, jeżeli chodzi o ceny, to poza kompetencjami prezesa UOKiK było dokonywanie oceny, czy mamy do czynienia z cenami, które są poniżej kosztów i mają na celu eliminację konkurencji. Mamy do czynienia z rynkiem konkurencyjnym. Wszystko to się odbywa w ramach uczciwości konkurowania. Na gruncie prawa cywilnego było ewentualnie możliwe podjęcie działań przez LOT na podstawie art. 15 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Gdyby były jakieś pytania, to oczywiście służę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że w pierwszej serii na tym zakończymy odpowiedzi na pytania wnioskodawców. Przystąpimy do następnej serii pytań. Zgłoszenia pań i panów posłów są. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Na początek chciałbym nawiązać do samego początku wypowiedzi pana ministra. Pan z takim zatroskaniem stwierdził, że intencja tego spotkania jest polityczna. Panie ministrze, panie pośle, przecież po to został pan posłem. Intencja istnienia par-

lamentu jest polityczna. Zatroskanie z tego powodu, że intencja jest polityczna? Jakie zatroskanie? Tak została ustawiona nasza praca. Pana, żeby pan motywował swój zespół…

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

To nie było zatroskanie, źle mnie pan zrozumiał.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

To co?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Zatroskanie wyrażałbym inaczej.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

To nie wiem. To zdziwienie? Nie wiem, jaka była pana intencja takiego wyrażania się, w każdym razie mnie to rozbawiło, ponieważ pan ma motywować swoje zespoły. Po to pan funkcjonuje, żeby pański resort działał jak najlepiej. My, jako opozycja jesteśmy po to, żeby czuwać – taki jest system demokratyczny – i starać się odpowiednio pana motywować, żeby pan dobrze dbał o swoją pracę. To jest też nasz obowiązek jako opozycji, żeby rządzących w jakiś sposób motywować. Nie widzę niczego nadzwyczajnego w takim działaniu. Po to jesteśmy, po to się spotykamy, po to dyskutujemy. Do wielu spraw mamy inne podejście, o wielu – inne zdanie. Inaczej bylibyśmy wszyscy jednym wspólnym ugrupowaniem, jak kiedyś bywało.

Przechodząc do zasadniczej sprawy – jak to wszystko wygląda? Jakoś niezwykle jest dziwnie, że każdy urząd państwowy wzdraga się dotychczas przed podejmowaniem jakichkolwiek poważniejszych działań, związanych z egzekwowaniem prawa w stosunku do firm, z którymi związany jest Amber Gold. Zobaczmy, jakie jest zachowanie, panie prezesie – mówię do pana prezesa ULC. Urząd pański wyznacza ponadmiesięczny dodatkowy termin, gdy tymczasem firma miała do 30 marca przygotować sprawozdania finansowego dla urzędu skarbowego. Skąd dodatkowy termin aż miesiąca, do końca lipca, skoro firma miała do końca czerwca przygotować sprawozdanie. Czy potrzebny był aż miesięczny termin, żeby znaleźć w szufladach to sprawozdanie, które złożyli do urzędu skarbowego? Z tego wniosek, że sprawozdanie do urzędu skarbowego także nie zostało złożone. Jeśli było złożone, to jaki był problem, żeby wziąć je i wysłać do szefa Urzędu Lotnictwa Cywilnego? Co najmniej dziwne – dlaczego miesięczny termin?

Jeszcze 24 lipca rzecznik prasowy pańskiego Urzędu oznajmia, że aby wyegzekwować prawo, którego nie daje się wyegzekwować od tej firmy, wyznaczyliśmy dodatkowy termin, żeby łaskawie złożyła właściwie sprawozdanie. W takiej sytuacji każdy urząd państwowy, jak wiem, niejedną firmę dusi, niejedną firmę zabija nawet, bo dwa dni się spóźniła z czymkolwiek, a tutaj jest łaskawe wyznaczenie dodatkowego terminu do końca lipca, żeby mieli czas, żeby odnaleźli w szufladach swojego urzędu sprawozdanie finansowe, które przecież musieli złożyć do urzędu skarbowego dokładnie do 30 marca. Każda firma musi to zrobić. Może potem zmodyfikować, może złożyć wstępne sprawozdanie, ale do końca czerwca końcowe sprawozdanie musi trafić do urzędu skarbowego.

Jeszcze jedna rzecz, bardzo istotna. Dwie zasadnicze firmy są tu związane z bezpieczeństwem państwa i obywateli – zarówno funkcjonowanie ULC, jak i funkcjonowanie PPL. Taka jest prawda. W związku z tym w tych firmach funkcjonowali – pewnie funkcjonują nadal – funkcjonariusze służb specjalnych. Jeżeli pan minister mówi, że trzeba jakichś nadzwyczajnych zmian prawa, żeby się można było więcej od tych firm dowiedzieć itd., to jaki to problem, żeby na drugi dzień, kiedy do 1 lipca nie zostało sprawozdanie złożone, z inicjatywy pana ministra natychmiast wkroczył tam urząd kontroli skarbowej i wszystko dokładnie zbadał? Nie ma najmniejszego problemu.

Z własnej praktyki sprzed 10 lat wiem, że bez problemu tak się robi. Tak to jest. Sprowadzenie urzędu kontroli skarbowej obywatel może sam spowodować. Pisze odpowiednie pismo do urzędu skarbowego, że zauważa takie i takie rzeczy – i na wniosek obywatela UKS idzie to zbadać. A jak będzie wniosek urzędu pana ministra, czy pana współpracowników, że należałoby taką firmę zbadać, to chyba nie odmówią. Takie pismo to jest normalna, urzędowa pańska powinność. Nie tylko jako ministra, ale nawet

jako obywatela. Również ze strony pańskich współpracowników, czy pracowników ULC, gdy zauważają, że dzieją się takie rzeczy – dlaczego sprawozdanie nie jest złożone, co tam jest złego.

Jest to instytucja do tego upoważniona, żeby głęboko zbadać źródła pochodzenia pieniędzy itd. Ten urząd ma do tego pełne prawo i nie potrzeba nadzwyczajnych zmian prawa, żeby tam wszedł urząd kontroli skarbowej – czyli instytucji równoległe funkcjonująca do pana ministra – i żeby dokładnie wszystko zbadał. Bardzo dokładnie. Nie trzeba było czekać aż miesiąc na to, żeby ta firma to złożyła. Przepraszam za wyrażenie, ale inne firmy muszą piorunem „w zębach" przynosić sprawozdanie przed terminem. Jeżeli istniały jakiekolwiek wątpliwości – a one się już pojawiały, sam pan prezes zasygnalizował, że są takie wątpliwości, to jaki był problem, żeby te służby państwowe, właśnie te, które także i u was funkcjonują, dokładniej zbadały cały ten proces, ustaliły – co się tam dzieje?

Tego, panie ministrze, że upadłości istnieją i będą istniały – to jest naturalna sytuacja gospodarki rynkowej – to my nie kwestionujemy. Tylko patrzymy, jak reaguje na to ULC, czyli urząd związany z funkcjonowaniem pańskiego resortu, którego prezes jest powoływany na pański wniosek. Jeżeli patrzymy na to z takiego punktu widzenia, to chcemy wiedzieć, dlaczego tak nadzwyczajnie się tę firmę traktuje? Na rynku pojawia się nowa firma, zmienia nazwę, kombinuje. Czy ULC nadzoruje setki firm? Setki firm? Nie, nie ma setek firm do nadzoru. Jest ich raptem kilka, jeśli policzymy z czarterowymi, to kilkanaście.

Jeśli tak na to popatrzymy, to pojawienie się na rynku przewoźnika, który strasznie się rozpycha, idzie do przodu, musi wywołać zainteresowanie, bo działa on także w sferze bezpieczeństwa państwa. Jeżeli ta firma w taki sposób działa, że idzie po krawędzi, jeżeli widać wyraźnie, że nie liczy się z pieniędzmi, to zaczynają się nasuwać różne pytania. Nie muszą one nurtować tych – również nas, posłów – którzy latają, ale muszą się nasuwać urzędom, które są od tego, żeby reagować na nieprawidłowości.

Pojawia się pytanie – po co taka inicjatywa? W tej firmie byli fachowcy, którzy wyraźnie wiedzieli już na starcie, jak to się skończy. Trzeba poszukać intencji powołania tej firmy. Wiele wskazuje na to, że różnego typu zagrożenia mogą pochodzić nie tylko od pasażerów, ale także od pracowników firm. Oni często muszą bywać w innych krajach, często muszą przekraczać granicę, a są pod mniejszym nadzorem służb celnych czy też wszelkich innych służb. Jaką mamy pewność, że ta firma nie została powołana po to, żeby w tym międzynarodowym systemie nielegalnie przewozić pieniądze? Kolejne pytania – a może narkotyki, a może jeszcze coś? Jeżeli bywały takie przewozy w tej firmie, że niewiele osób było na pokładzie, że niekoniecznie samolot były pełne pasażerów – tak podobno bywało – to różnego typu pytania się nasuwają.

Nie ma się co dziwić, że my, jako posłowie, chcemy więcej wiedzieć i głębiej drążymy sprawę, żeby się dowiedzieć, dlaczego właściciel tej firmy nie został głębiej przebadany. Dlaczego nikt się nie dopytywał, dlaczego nikt ze strony służb i innych organów państwa się nie zainteresował, kto jest właścicielem, skąd ma pieniądze, skąd je wziął. Skąd taki wyskok z inwestycją. Przecież, gdy ktoś zacznie budować dom, to urząd skarbowy może nagle go wezwać i zapytać, skąd na to wziął pieniądze. Jako poseł mam przykład takiej skargi, że obywatel rozpoczął budowę domu i już ma na głowie organy państwa gotowe do pytań.

A to, że tak firma wystartowała i od razu miała odpowiednie pieniądze na zabezpieczenie leasingu, to nikogo nie zainteresowało. Tych leasingów tak się lekko nie daje, ktoś nagle się zgłasza i od razu dostaje samolot. Czy każdy z nas może się zgłosić i dostać bez problemu samolot? Trzeba mieć odpowiednią kaucję, zabezpieczenie itd. Tą sprawą państwo się w ogóle nie interesuje, a interesuje się tym facetem, który naskrobał trochę pieniędzy i zaczyna budować dom. Państwo go dopada, państwo go bierze za mordę, a tutaj startuje ktoś, kto zdobywa milion pasażerów w ciągu trzech miesięcy, trzęsie rynkiem, wchodzi jako główny udziałowiec, a państwo mówią: my nie mogliśmy, nam się tu nie dawało, my daliśmy jeszcze miesiąc na dostarczenie sprawozdania. No wyjątkowe, priorytetowe działanie. To jest stwarzanie wrażenia, że ta firma miała opiekę państwa.

Dlatego pytamy, panie ministrze, bo na zewnątrz to wrażenie jest właśnie takie. Powiedzmy to jasno. Wrażenie na zewnątrz jest takie, że firmy powiązane z Amber Gold miały polisę ze strony państwa, ze strony służb państwowych. Może tylko niektórych ludzi ze ze służb państwa? Nie wiem, jak to dokładnie się odbywało, ale takie wrażenie powstało. Prokurator generalny już się przyznał do tego, że ta firma miała opiekę niektórych prokuratorów, którzy nie chcieli wdrażać postępowań. Nie chcieli, przez trzy miesiące nie chcieli wdrożyć postępowania. Nie wiadomo, czy rzeczywiście byli z czymś związani, czy sie po prostu bali. To jest tego typu pytanie.

Różne są pytania. Przychodzą obywatele do posła i zadają różne pytania, a my musimy je tutaj przenosić i zadawać. Nie musi pan minister od razu widzieć w tym tego, że my chcemy zbudować jakiś podtekst polityczny. Tu oczywiście jest podtekst polityczny, bo nasuwa się pytanie – co się dzieje w naszym państwie? Z tym pytaniem przychodzą ludzie i chcą znać na nie odpowiedź. Dlaczego my nie mamy oczekiwać tej odpowiedzi? My dzisiaj takiej odpowiedzi nie oczekujemy, bo pan prezes ULC mówi – rzeczywiście, daliśmy miesiąc czasu na dostarczenie sprawozdania. Czekaliśmy na nie, może jeszcze byśmy czekali, ale firma zbankrutowała. Może dalibyśmy jej jeszcze większą szansę. Tylko dlaczego innym przedsiębiorcom ta szansa nie jest dawana?

A to jest przedsiębiorca, który działa w sferze zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i zagrożenia bezpieczeństwa państwa – tak należy uczciwie powiedzieć, bo inaczej przedstawiciele służb do tych instytucji nie byliby wprowadzani. To dlaczego może się to tutaj dziać? Dlaczego tu się może dziać, a gdzie indziej, gdzie takiej ochrony nie ma, to się nie dzieje? Może dlatego, że w innych firmach jest reakcja państwa w każdej chwili. Te pytania są konieczne i konieczne jest, żebyśmy na nie otrzymali odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Kilka uwag ogólnych. Po pierwsze, wydaje się, że ta formuła procedowania tego paragrafu nadzwyczajnego lepiej by się sprawdzała – a mieliśmy trochę czasu – gdyby rząd na piśmie przedstawił swoje wstępne odpowiedzi na pytania. Mielibyśmy wtedy odpowiednie materiały i mniej mówilibyśmy o wrażeniach, a bardziej odnosilibyśmy się do konkretów i pytań. Wnioskuję, żeby w przyszłości, przy tym trybie procedowania rząd składał wcześniej podstawową informację wyjściową, np. w postaci prezentacji, bo wtedy będzie nam łatwiej pracować.

To jest sprawa fundamentalna – czy zawiódł system, czy w tym systemie instytucje, czy w tych instytucjach ludzie, czy brak koordynacji? Czy też mieliśmy do czynienia z patologiczną i wrogą konstrukcją piramidy i przesunięciem jej z działalności parafinansowej do działalności lotniczej. Kiedy będziemy mieli na te pytania odpowiedzi, to będziemy mądrzejsi.

Po drugie, przypomnę, że wniosek został złożony 27 lipca, a to był ostatni dzień przed wakacjami sejmowymi. Byłem wśród tych, którzy wnosili o to, aby Sejm zajął się tą sprawą, bo sądzę, że żaden poseł nie powinien zostać obojętny na takie wydarzenie, o takim oddziaływaniu i takiej wadze społecznej. Poseł, który ponad podziałami partyjnymi pracował nad Prawem lotniczym – nie tylko w sejmowej Komisji Infrastruktury – powinien skupić się na tym, żeby nie dyskutować na konferencjach prasowych, nie wytaczać wzajemnych oskarżeniach, ale przekształcić to w debatę parlamentarną. W debatę o funkcjach kontrolnych, które poseł, Komisja i parlament powinni sprawować.

Po trzecie, także w ramach uwag ogólnych – zbyt rzadko w tej kadencji robimy podsumowania realizacji poszczególnych programów, zajmujemy się konsekwencjami wykonywania ustaw. Przypomnę, że w latach 2001-2005 byliśmy pod tym względem bardziej konsekwentni – szczególnie w tygodniach niesejmowych, także poprzez pracę terenową. Zespoły poselskie jeździły i weryfikowały, sprawdzały, czy na styku różnych instytucji nie występują jakieś kłopoty, zgrzyty, patologie i brak koordynacji działań.

Teraz odniosę się już bezpośrednio do tej sprawy. Po pierwsze, jesteśmy po 20 latach budowania systemu – przyspieszonego jeszcze wejściem do UE – w którym mamy coraz więcej obszarów regulacji, a nie administrowania pewnymi procesami. Od tego, co było

poprzednio charakterystyczne – że w Polsce branżowej podejmowało się decyzje – przeszliśmy do współdziałania poprzez prawo, legislację, regulatory, podmioty gospodarcze, kapitał. To wszystko powoduje, że jest to zjawisko coraz bardziej skomplikowane. Dotykamy tutaj szczególnej działalności, za którą państwo ponosi szczególną odpowiedzialność.

Jest to silnie regulowana działalność gospodarcza, ale wydaje się, po tych wstępnych wystąpieniach, że gdyby dzisiaj członkowie prezydium porzucili mandaty polityków i zgromadzili 30 mln zł na dobry początek oraz złożyli stosowne wnioski i zabezpieczenia, to mogliby znowu zaproponować na liniach krajowych loty za sto złotych. Uwaga – w obecnym stanie prawnym, przy tej wydolności instytucji i takich, jak opisano, zasadach walki z konkurencją, nie bylibyśmy podmiotem gospodarczym, ale moglibyśmy wejść na rynek i świadczyć usługi.

Oczywiście mamy tu ważne pytania, które zadali moi poprzednict. Czy na pewno wszystkie instytucje, które uczestniczyły w tym procesie przyznawania, weryfikowania i uzgadniania koncesji, weryfikowania materiałów – także służby niejawne, co w tym obszarze istotne – uwzględniły wszystkie fakty? Leasing średniego Airbusa – jeżeli dobrze pamiętam – to w te wakacje ok. 350 tys. dolarów miesięcznie. To jest spora kwota, jakby nie liczyć, bo samolotów było 8-10. My, Polacy latający, widzieliśmy, że tak się dziwnie składało, że ta firma miała loty, albo 10 minut przed lotem LOT-u, albo 10 minut po. Jeżeli LOT na danej linii nie latał, to nie latał też OLT Express. Jakoś tak dziwnie to się nakładało.

Równolegle toczył się proces negocjacji LOT z Turkami w sprawie ewentualnego przejęcia. Jednocześnie kolej sygnalizowała istotny przepływ między pasażerami z linii kolejowych, gdzie bilet kosztuje 240 zł, do OLT Express, gdzie bilet kupowany z wyprzedzeniem kosztował 100-150 zł. Ktoś te informacje powinien zbierać, agregować, wyciągać z nich wnioski i weryfikować.

Po wstępnych sugestiach pana prezesa UOKiK stwierdzam fakt, że Urząd od grudnia nie mógł wystąpić z ostrą ofensywą, bo byłaby to walka ze zniesieniem monopolu – choćby w przewozach krajowych, po upadku swego czasu Air Polonia. Mieliśmy wielkie, także społeczne nadzieje, oczekiwania i mieliśmy wielkie przyzwolenie na poszerzanie wolnego rynku, choćby o to, co wydarzyło się w przewozach niskokosztowych. Fenomen przewoźników niskokosztowych, którzy „zdetonowali" polski rynek, pokazał to bardzo wyraźnie. Wyobraźmy sobie, jak wyglądałby rynek przewozów lotniczych, gdyby tanim przewoźnikom przykręcić śrubę i podnieść wymagania co do kwestii technicznych, technologicznych i zabezpieczeń finansowych. Byłby to zupełnie inny rynek, niż ten dzisiejszy.

Jest jednak pewien problem i to jest zadanie dla służb państwowych – tych pisanych dużymi literami, dla prokuratury i służb trzyliterowych – trzeba zweryfikować, czy aby czasami OLT Express nie był próbą wyczyszczenia, wyprania i wyniesienia pieniędzy z Amber Gold. Powiedziałbym jednak, że byłaby to nielogiczna próba, dlatego że działalność lotnicza jest wyjątkowo mało rentowna. Chyba, że biznes był tak skrojony, że założono, iż to, co zbierzemy od przyszłych klientów sfinansuje koszty bieżące, a reszta zostanie wytransferowana. Chciałbym, żeby prowadząca wątki Amber Gold prokuratura – również inne stosowne służby – zweryfikowała także jego relacje z OLT Express.

Sprawa wydaje się wyjątkowo poważna, bo jest tak, że mamy regulatora, który dopuszcza do rynku. Wydaje się jednak, że ten regulator ma bardzo słabo rozbudowaną część zajmującą się analizami ekonomicznymi i prawnymi. Tu jest zawarte pytanie o informowanie i żądanie dostępu do informacji. Wydaje się, że nie tylko ten regulator powinien mieć większy dostęp do informacji, chodzi też o aparat skarbowo-finansowy i wzajemną wymianę tych informacji. To jest pytanie o swobodę gospodarczą, nadmierną kontrolę nad przedsiębiorczością, to jest dyskusja o skali deregulacji. Widzimy wyraźnie, że opinia społeczna żąda silnego, zdecydowanego państwa i instytucji. Sami też tego żądamy po takich aferach, sprawach, wpadkach i kłopotach. Ale jednocześnie ci sami obywatele żądają zmniejszenia regulacji państwowych i zmniejszenia ingerencji administracji w procesy społeczne i gospodarcze. To jest bardzo istotne.

Wydaje się też bezsporne, że trzeba się zmierzyć z próbą oszacowania tego, co nazywamy konkurencją – wchodzenia na rynek i syndromu najniższej ceny. Znowu dotykamy tego z czym zderzamy się w procesach inwestycyjnych. Z jednej strony chcielibyśmy

poszerzyć rynek wykonawstwa, a z drugiej strony chcielibyśmy, aby były to działania systematyczne, podejmowane na podstawie najbardziej obiektywnych kryteriów, chcielibyśmy jak najmniej władzy dawać urzędnikom, którzy podejmują decyzje. Kończy się to syndromem najniższej ceny i – w większości przypadków – największymi kłopotami, nie tylko dla inwestora, ale także dla całego ranku, a dzisiaj i dla państwa.

W związku z tym wydaje się, że ta – podyktowana bieżącą sprawą – dyskusja wymaga kontynuacji po zweryfikowaniu stawianych tez, a także po uzupełnieniu o materiały i wnioski prokuratury w kwestii powołania i działalności tej firmy lotniczej oraz jej spółki-matki. Warto zastanowić się nad tym, na jakim poziomie gwarancji finansowych i zabezpieczeń, które weryfikuje urząd regulacji działalności lotniczej, dopuszczać takie firmy do rynku. Trzeba jednak pamiętać, że jeśli za mocno dokręcimy śrubę, to przy obecnej trudnej sytuacji kapitałowej i cenie pieniądza okaże się, że spowalniamy konkurencję, korzystną dla docelowego klienta. Jeśli jednak ta śruba jest za łagodnie dokręcona, to też może być źle, tak jak było w przypadku tej firmy, która mając 30 mln zł kapitału zakładowego uruchomiła imponującą działalność lotniczą, a zapowiadała jeszcze większą.

Najbardziej dramatyczny był ten sygnał, który płynęły także w debacie publicznej – uważajcie na ten OLT Express, na to, co to jest. Było to wtedy, kiedy przedstawiciele tej firmy zasygnalizowali w przestrzeni publicznej, że mają zasoby umożliwiające finansowanie deficytu bieżącej działalności na poziomie 200-300 mln zł. Powstaje pytanie – kto miałby rozstrzygnąć, czy mają te zasoby? Załóżmy, że zweryfikować to powinny służby ministra finansów na wniosek ULC, tak jak sugeruje poseł Tchórzewski. Ale w jaki sposób te 200-300 mln mielibyśmy zobaczyć w praktyce? Jak mielibyśmy stwierdzić, że te pieniądze na pewno są? Czy na podstawie zgromadzonej platyny i złota, czy działek rolnych, czy innych tego typu lokatach? Czy na podstawie deklaracji jakiegoś banku, choćby cypryjskiego, z Wysp Kanaryjskich albo jeszcze lepiej – z Ameryki Środkowej? To jest pytanie dotyczące praktyki, bo myślę, że w tej sprawie najważniejsze jest, po pierwsze, sprawdzić, czy jest tama tego typu działalności, jak też sprawdzić, czy są dziury w tej tamie, które powinniśmy uszczelnić.

W związku z tym oczekuję, że rząd i Urząd przedstawią nam na piśmie te kwestie. Że zostanie to uzupełnione o wątek główny, dotyczący firmy Amber Gold, że będziemy gotowi razem z resortem do poważnego – bez złośliwości, które często słyszymy w tego typu dyskusjach – stworzenia sytuacji, w której będziemy zapobiegać chorobie, a nie rozlewać łzy w czasie leczenia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Onegdaj poznałem człowieka, który każde swoje zdanie rozpoczynał od słów „panie kolego”. Poznałem teraz ministra, który każdą swoją odpowiedź na wnioski opozycji rozpoczyna od słów – intencja polityczna wnioskodawców, atak polityczny. Panie ministrze, to nie jest atak polityczny, to nie intencja polityczna wnioskodawców – bo na tamten czas pragnęliśmy otrzymać informacje, których i dzisiaj nie przekazaliście Wysokiemu Sejmowi.

Pan przewodniczący Piechociński ma nadzieję, że w przyszłości informacje pisemne zapobiegną generowaniu części dyskusji. Panie przewodniczący, rząd nie ma zamiaru przekazywać informacji. Rząd czuje głęboką niechęć do – w tym przypadku – Komisji Infrastruktury, bo minęło 1,5 godziny naszego posiedzenia, a minister nie zająknął się na temat skutków finansowych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa oraz banków związanych z funkcjonowaniem linii OLT Express. Nie zająknął się na temat sytuacji, w jakiej znaleźli się pasażerowie i kontrahenci linii OLT Express w związku z zawieszeniem przez nią działalności. Rząd zapomniał o tych, którzy koczowali na lotniskach. Rząd zapomniał o tych, którzy są wierzycielami firmy OLT Express lub wykupili bilety, z którymi dzisiaj – sami państwo wiedzą, co mogą zrobić. Minister nie zająknął się o kondycji portów regionalnych, nie zająknął się o nakładach poniesionych w związku z funkcjonowaniem linii OLT Express.

Panie ministrze, niczego pan nie rozumie i nie chce pan rozumieć. Zachowuje się pan jak cały ten rząd, zachowuje się pan jak urażona panna. Opozycja zechciała o cokolwiek zapytać, więc natychmiast kwalifikuje to pan jako atak polityczny. Chcieliśmy dociec, jak to jest, że Departament Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury, który zapewne musiał o tym wiedzieć, że Komisja Nadzoru Finansowego zawiadamia prokuraturę, iż Amber Gold może być piramidą finansową. Z drugiej strony dopuszcza pan, toleruje pan – resort, rząd toleruje – sytuację, w której funkcjonuje na polskim rynku przewoźników firma zasilana z tej piramidy finansowej.

Dlaczego nie zadaliście pytania – czy aby działalność firmy OLT Express nie służy wyprowadzaniu pieniędzy z firmy Amber Gold? Dlaczego nie zadaliście sobie pytania, nie podjęliście żadnych czynności, aby sprawdzić, czy przypadkiem funkcjonowanie tej firmy nie służy rozszczelnianiu granic państwa? Dlaczego nie spowodowaliście, żeby urząd skarbowy zapytał, skąd są pieniądze Amber Gold, a tym samym – skąd są pieniądze na OLT Express? Tego wszystkiego nie widzieliście, a pan to traktuje tylko i wyłącznie w kategoriach ataku politycznego.

W przypadku Amber Gold państwo przegrało w wielu miejscach. Przegrało w obszarze sądownictwa, prokuratury, przegrało w obszarze innych instytucji, które winny były sprawdzić kondycję tej firmy. W przypadku OLT Express państwo przegrało w pojedynku jeden na jeden. Z jednej strony OLT Express, z drugiej strony resort transportu i ULC. To nie kto inny jak pan, panie ministrze, wraz ze swoimi urzędnikami jest odpowiedzialny za to, że ULC jest zdezorganizowany co najmniej od stycznia. W tym urzędzie nie wyłoniono szefa lotnictwa cywilnego. Obecny pan prezes tylko pełni obowiązki. Jest to dziewiąty miesiąc takiego funkcjonowania instytucji, odpowiedzialnej nie tylko za koncesje, ale także za bezpieczeństwo przewozów lotniczych w Polsce. To pan i rząd ponieśliście w tej kwestii porażkę.

Może pan za chwilę odpowiedzieć, że to jest atak na rząd. Nie, to jest jednoznaczne stwierdzenie, że polegliście w tym pojedynku. Nie zauważyliście problemów, które pojawiły się w obszarze przewozów. Nie zauważyliście przepływów finansowych. W końcu nie zauważyliście, że pod waszym okiem toczy się działalność przestępcza. Co robi w tym przypadku rząd? To, o czym powiedział pan poseł Piechociński – możemy wystąpić o koncesję, kilku posłów, ale także może o nią wystąpić dzisiaj przestępca. Dzisiaj może uruchomić samolot, wzbić się w powietrze i skierować jego lot w kierunku wieżowca na Chałubińskiego. Pan też to musi przewidywać. W kierunku wieżowca, w którym mieści się Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Jeszcze jedno. Gdyby ULC zachował się profesjonalnie, tak jak pan tutaj powiedział, to nie byłoby, panie ministrze, koncesji na podstawie tego planu biznesowego, który został dostarczony. Gdyby ULC zachował się profesjonalnie – resort także – to brak sprawozdania do 30 kwietnia spowodowałby, że nie byłoby firmy OLT Express już w czerwcu. Nie byłoby dramatu tych ludzi, którzy stali się wierzycielami OLT Express czy jego klientami.

W związku z tym, że nie udało się dzisiaj wypełnić intencji naszego posiedzenia, w imieniu posłów Prawa i Sprawiedliwości zgłaszam trzy projekty dezyderatów. Pierwszy – dezyderat nr 1 Komisji Infrastruktury w sprawie kontroli NIK w ULC w zakresie przyznawania koncesji i sprawowania kontroli nad spółkami OLT Express Poland i OLT Express Regional. Jest on skierowany do prezesa NIK, a uchwalony dnia 29 sierpnia 2012 r.

„Komisja Infrastruktury zaniepokojona sytuacją, w jakiej znalazła się linia lotnicza OLT Express Poland Sp. z o.o. i OLT Express Regional oraz niejasnościami, jakie wyniknęły w związku z jej działalnością, zwraca się z wnioskiem do prezesa Najwyższej Izby Kontroli o rozważenie możliwości przeprowadzenia z własnej inicjatywy kontroli podmiotów nadzorujących funkcjonowanie tychże spółek.

Działalność tej spółki od dłuższego czasu dostarczała informacji, które wzbudzały wątpliwości co do systemu finansowania wskazanych spółek przez swojego głównego inwestora, to jest Amber Gold. Spółka ta aktualnie jest w likwidacji, a jej prezes – oskarżony o oszustwa i malwersacje finansowe.

Komisja stwierdza, że należy zbadać, czy właściwe organy nadzoru lotów cywilnych, to jest Urząd Lotnictwa Cywilnego, a także Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dopełniły wszelkich starań przy przydzielaniu przewoźnikowi koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego, a także, czy zgodnie z obowiązującymi przepisami pełniły nad nimi nadzór, ograniczając tym samym ryzyko narażenia potencjalnych klientów – pasażerów, a także innych kontrahentów (porty lotnicze) na zaniechanie świadczenia usług przewozowych".

Projekt dezyderatu nr 2 Komisji Infrastruktury do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie publikacji Białej Księgi, dotyczącej działań Ministerstwa Infrastruktury i podległych mu organów wobec spółek OLT Express Poland i OLT Express Regional, uchwalony na posiedzeniu w dniu 29 sierpnia 2012.

„Komisja Infrastruktury ocenia, że dopuszczenie do działalności w zakresie lotnictwa cywilnego spółek, tutaj wymienionych, przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, wobec szeregu wątpliwości dotyczących sytuacji finansowej tych firm, możliwości prowadzenia przez nie działalności lotniczej oraz sytuacji związanej z zarzutami stawianymi właścicielowi spółek, firmie Amber Gold Sp. z o.o., wymaga szczegółowego i wyczerpującego wyjaśnienia.

Komisja stwierdza, że konieczne jest pilne opublikowanie przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Białej Księgi, opisującej i wyjaśniającej procedury udzielania koncesji spółkom OLT Express Poland i OLT Express Regional, przedstawianych przez te spółki w postępowaniu koncesyjnym, przewidzianych prawem lotniczym i przepisami prawa europejskiego dokumentów oraz sprawowania kontroli wynikającej z koncesji działalności obu spółek".

Projekt dezyderatu nr 3 Komisji Infrastruktury do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie dymisji sekretarza stanu w MTBiGW Tadeusza Jarmuziewicza, uchwalony na posiedzeniu w dniu 29 sierpnia 2012 r.

„Komisja Infrastruktury ocenia, że sekretarz stanu w MTBiGW pan Tadeusz Jarmuziewicz poprzez okazywane lekceważenie w sprawie przyznania przez ULC koncesji firmom OLT Express Poland i OLT Express Regional narusza najistotniejsze zasady, jakich strzec powinien urzędnik państwowy: zasadę przejrzystej administracji oraz zasadę praworządności.

Komisja stwierdza, że osoba pana Tadeusza Jarmuziewicza nie daje gwarancji należytego wykonania leżących na nim obowiązków, zwłaszcza wobec konieczności opublikowania całości materiałów, dotyczących postępowania koncesyjnego wyżej wskazanych spółek. Komisja wzywa pana Sławomira Nowaka, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, do podjęcia działań celem odwołania pana Tadeusza Jarmuziewicza ze stanowiska sekretarza stanu w jego resorcie".

Panie przewodniczący, proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. W związku z tymi faktami, które bulwersują znakomitą większość Polaków, pozwalam sobie zadać następujące pytanie. Panie ministrze, panie wiceministrze – czy służby państwowe: ULC, UOKiK, urzędy skarbowe i inne urzędy konstytuujące nasz aparat państwowy – dysponują umiejętnością przeprowadzania podstawowych operacji matematycznych mnożenia, dzielenia, dodawania i odejmowania? Bo z prostego oglądu rzeczywistości, tzn. z poziomu usług świadczonych przez OLT Express i z poziomu opłat za bilety, uiszczanych przez pasażerów, i z krótkiej analizy wynika, że nie było to możliwe. Nawet taki ogólny ogląd powinien dawać do myślenia – a co dopiero, jeśli dysponuje się aparatem państwowym, urzędami, dokumentami, które firmy muszą przedkładać w stosownych urzędach.

Konkludując – prosty rachunek kosztów ponoszonych przez OLT Express w celu świadczenia usług na tym poziomie skłania do stwierdzenia, że z opłat za bilety czegoś takiego nie da się sfinansować. W związku z powyższym średnio inteligentny człowiek

powinien sobie zadać pytanie – czy ten biznes to nie jest pralnia pieniędzy? To jest pytanie pierwsze.

Drugie pytanie. Dlaczego człowiek, który wielokrotnie był skazywany za wyłudzenia i oszustwa, mógł ponownie założyć firmę, w której – jak widać i jak uczy doświadczenie – znowu doprowadził do oszustwa i wyłudzenia. Te tysiące pasażerów – niedoszłych pasażerów OLT Express – to jest, że tak powiem, zbiór oszukanych na jeszcze większą skalę, niż lat temu kilka oszukanych przez firmę Multikasa. Firmę tego samego pana, aczkolwiek występującego pod innym nazwiskiem. Krótko mówiąc – gdzie były ABW, CBA, CBŚ, prokuratura? Wróćmy jednak na nasze podwórko Komisji Infrastruktury – gdzie był ULC? Macie państwo cały aparat administracyjny, macie narzędzia prawne, ale, jak widać, nie potrafiliście ich – albo nie chcieliście – wdrożyć.

Kolejna kwestia. Proszę państwa, nasza konstytucja mówi o równym traktowaniu podmiotów przez władze publiczne. Skoro jednych ściga się za drobne niedopatrzenia, to dlaczego ten pan mógł, przez tak długi okres prowadzić swoją działalność? Krótko mówiąc, panie ministrze Nowak – jeżeli ktoś tutaj mówi o polityce, to my powinniśmy mówić panu. Niniejszym zadaję panu pytanie – jakie polityczne uwarunkowania sprawiły, że ten pan był osobą nietykalną przez tyle miesięcy? Coraz więcej piszą o tym media. Przepraszam, pozwolę sobie zacytować wypowiedź pańskiego pryncypała, premiera Tuska o tym, że w Trójmieście każdy wiedział, kto to jest pan P. Krótko mówiąc, czy to nie powinno dać wam do myślenia i skłonić do jakiegoś działania, które ochroniłoby ludzi?

W tej chwili mamy taką sytuację, że cała rzesza Polaków straciła zaufanie do państwa, do jego organów, do poziomu sprawowanych przez władzę usług publicznych. Proszę państwa, wy tylko do czasu będziecie tutaj rządzić, później odejdziecie albo uciekniecie. Będzie rządził ktoś następny, kto będzie musiał po was sprzątać. Odpowiedzialny poseł i odpowiedzialny polityk powinien sobie zdawać sprawę z tego, że kapitał społeczny maleje. Partie przychodzą i odchodzą, a państwo trwa i powinno trwać. Tym, co powinno spędzać sen z powiek każdemu odpowiedzialnemu politykowi jest to, że obywatele tracą zaufanie do tego państwa. W pana wypowiedzi – nie tak błyskotliwej, jak się można było spodziewać – ani słowem się pan nie zająknął o tym, jaka jest odpowiedzialność pana, jako funkcjonariusza publicznego i urzędników, którzy panu podlegają i których powinien pan rozliczać z wypełniania obowiązków. Jaka jest ich odpowiedzialność za to, że zaufanie obywateli do państwa maleje. Dla mnie, chociaż jestem posłem opozycyjnym, jest to sytuacja ogromnie niekomfortowa.

Jeszcze na marginesie. Rozumiem, że jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, ale kiedy wreszcie dotrze do waszych mózgownic jedno proste stwierdzenie, jakich jeszcze blamaży prokuratury potrzebujemy, żebyście państwo nareszcie zrozumieli, że zmiana ustawy wyjmująca prokuraturę spod nadzoru ministra sprawiedliwości zaowocowała głównie inercją, lekceważeniem obowiązków, brakiem nadzoru, lekceważeniem tego, do czego prokuratura została powołana? Absolutnie nie spowodowała jej odpolitycznienia. To tak na marginesie.

Teraz wrócę do posiedzenia Komisji Infrastruktury sprzed kilku miesięcy, kiedy w tym samym gronie posłów słuchaliśmy informacji składanej przez pana ministra, a dotyczącej przygotowania Polski do przeprowadzenia Euro 2012. Na nasze, bardzo mocno akcentowane wątpliwości, czy Polska sobie poradzi z takim przedsięwzięciem transportowym, pan z miną zwycięską i zadowoloną z siebie odpowiadał, że gros przewozów to będą przewozy lotnicze, mało będzie kolejowych, a najmniej będzie pozostałych: 80%, 15% i 5%, jeśli dobrze pamiętam. Krótko mówiąc, opowiadał nam pan tutaj, że gros przewozów będzie realizowanych drogą lotniczą. Pytam teraz, panie ministrze, jaki to stwierdzenie ma związek – zrzucenie na ten środek transportu głównego ciężaru usług transportowych, związanych z Euro – z tym, że tak długo patrzyliście państwo przez palce na tę firmę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Andrzej Duda, proszę. Nie ma pana posła, tak? Wyszedł. To pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, szanowni goście. Pan minister Nowak w swoim wystąpieniu przypomniał, że firma, o której dziś dyskutujemy – OLT Express – przewiozła milion pasażerów. Pewnie to prawda, ale jest pytanie – kto za to zapłacił? Łatwo na to odpowiedzieć. Po pierwsze, zapłacili ci, którzy już z tą firmą nie polecą, a zapłacili za bilety. Zapłacili ci, którzy dostarczyli np. paliwo – to też było wspominane, dostarczyli pewnie różne inne dobra tej firmie i za to nie otrzymają już wynagrodzenia. Zapłaci Skarb Państwa, który nie otrzyma stosownych podatków od tej firmy. Zapłaci też LOT, któremu w sposób nieuczciwy odebrano znaczną część rynku i dzisiaj ma związane z tym problemy. Można jeszcze długo ciągnąć listę tych, którzy zapłacą za ten sukces.

Taka naiwna wiara w sukces – że zawsze, jak coś robię, to na końcu będzie dobrze – nie powinna przysłaniać twardych realiów rynku, a także tego, że my nie jesteśmy od tego, żeby takiemu radosnemu entuzjazmowi ulegać. Jesteśmy od tego, żeby stanowić warunki dla normalnego funkcjonowania rynku, uczciwej konkurencji.

Chciałbym zadać panu ministrowi pierwsze pytanie, nawiązując do wystąpienia pana posła Andrzeja Adamczyka – dlaczego przez tyle miesięcy nie ma w pełni umocowanego szefa ULC? Bardzo proszę o konkretną odpowiedź na to pytanie.

Następnie chciałbym zapytać obecnego szefa, czy też pełniącego obowiązki szefa ULC – dlaczego dokumenty, które przedstawiła firma OLT, nie były weryfikowane? Jeżeli w skład zarządu w pewnym momencie wszedł człowiek, który nie mógł przedstawić zaświadczenia o niekaralności, to zgodnie z moją praktyką urzędniczą powiem, że jeśli je przedstawił, to było ono sfałszowane. Skoro nie mógł prawdziwego zaświadczenia przedstawić, to dlaczego nie zastosowano wobec niego stosownej procedury? To jest fałszowanie dokumentów, posługiwanie się fałszywymi dokumentami. Być może nikt tego nie sprawdzał. Tego nie wiem. Mówię o bardzo konkretnych sytuacjach, które – jak myślę – koniecznie należy wyjaśnić.

Kolejne pytanie tego dotyczące. Nastąpiła zmiana właściciela firm, który – jak pan prezes ULC był łaskaw powiedzieć – dokonał niewielkich zmian administracyjnych, tzn. dokonał zmiany nazwy, ale po drodze zmienił się generalnie właściciel. Pytanie – czy ULC sprawdził, czy nowy właściciel wpłacił podwyższony kapitał? Przypominam, że wszedł on do spółki na zasadzie podwyższenia kapitału. Kupił dodatkowe udziały w tej firmie. Czy wpłacił on te pieniądze? Jeżeli okaże się, że tego nie sprawdzamy, albo nie możemy sprawdzić, to też jest jakiś dziwny przypadek i na pewno rzecz, nad którą trzeba się głęboko zastanowić.

Szanowni państwo, też chciałbym przypomnieć coś z prac naszej Komisji. Rozmawialiśmy o problemach osób zaangażowanych w budowę autostrad i tych, którym nie zapłacono za wykonane prace. Pamiętamy ich dramatyczne opowieści o tym, jak błyskawicznie działał wówczas urząd skarbowy. Jak komornicy bezwzględnie zabierali, czy zabierają – bo to się nadal dzieje – tym ludziom różne dobra, domy i doprowadzają ich do ruiny. Natomiast w tym przypadku, mimo różnych sygnałów, które „z rynku dochodziły", takich działań ten urząd i urzędy skarbowe nie podejmowały. Jak mógł urząd skarbowy w tym wypadku działań nie podejmować, skoro spółka OLT po prostu nie płaciła podatków. Dlaczego ta sprawa nie była podnoszona? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Wiele pytań już padło, nie chciałbym ich powtarzać. Panie ministrze, pan z takim zadowoleniem mówił, można powiedzieć – beztrosko, że urzędy zadziałały bardzo dobrze. Nic się, można powiedzieć, nie stało. Niestety, stało się, bo „gość" przynosi w teczce 50 mln i rejestruje się – a urzędy nie reagują. Nie chcę powtarzać po raz dziesiąty tego samego pytania.

Byłem w Amber Gold, bo jego siedziba jest niedaleko mojego biura, i zadałem dwa pytania. Nie jestem finansistą, ale pytam się – czy ktoś wpłaca tu pieniądze? Tak, wpłacają ci ludzie. Powiedziałem – to są naprawdę naiwni ludzie. Jako świadków mam posłów,

którym mówiłem w lipcu, że to jest piramida. Gdzie jest państwo, dlaczego nie wchodzi i po prostu nie robi jakiejkolwiek kontroli? Jeżeli chodzi o urzędy. Panie ministrze, to nie jest złe prawo, tylko urzędy nie dopilnowały swoich obowiązków. Pierwszy przykład – nie skontrolowano tego „gościa", Marcina P., skąd wziął pieniądze.

Druga sprawa. Na jakiej podstawie „gość", który ma wyrok, został dopuszczony do niejawnych informacji na lotnisku? Czyli takich jak: ochrona, sytuacje kryzysowe – musiał takie rzeczy wiedzieć. Dopuszcza się do tego takiego „gościa". Czyli, przychodzi „gość" z Al-Kaidy, może się zameldować i może dojść do informacji niejawnych, nikt go nie sprawdza. To jest urząd? Wy nie dopilnowaliście swoich obowiązków.

Na koniec jeszcze jedna kwestia. Firma, która wydzierżawia samoloty, reaguje wcześniej niż ULC. Wchodzicie dopiero wtenczas, kiedy samoloty zostały odtransportowane za granicę. To świadczy o tym, jaka jest wasza bezradność. Co się za tym kryje? Po co ta firma została stworzona, skoro z góry było wiadomo, że nie będzie ona przynosiła jakichkolwiek dochodów? Cel stworzenia tej firmy był zupełnie inny, to było jasne od samego początku, tylko nie wiem, kto i dlaczego cały czas tolerował taką sytuację. Dziękuję bardzo.

To będzie przedmiotem dalszych dociekań, bo myślę, że komisja śledcza powstanie. Wcześniej powinny się tym zająć służby.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie. Wracam do kwestii zasadniczych. Po pierwsze, pragnę zauważyć, że na żadne z pytań, które zostały sformułowane pod adresem pana ministra i kierownictwa ULC, nie uzyskałem do tej pory odpowiedzi. Zadawałem te pytania jako jeden z posłów wnioskodawców.

Jeszcze raz chcę odwołać się do żelaznych, tak bym powiedział, podstaw prawnych i faktycznych, które powinny być odniesione do tego konkretnego przypadku w Polsce. Przepisy europejskie są wyjątkowo rygorystyczne, jeśli chodzi o aspekt finansowy, techniczny i przejrzystość podmiotów, które podejmują się gospodarczego wykonywania transportu pasażerskiego. Załącznik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego nr 1, który odwołuje się do wymogów procedury koncesyjnej oraz licencji, zawiera 21 wymogów, które powinien spełnić każdy ubiegający się o uzyskanie takiej koncesji.

Zanim zadam jeszcze raz niektóre pytania, powtórzę ten kluczowy przepis, który jest, jak mi się wydaje, podstawą do oceny tego, z czym mieliśmy w ostatnich miesiącach do czynienia. Art. 5 tego rozporządzenia, które, jak słusznie zauważył pełniący obowiązki prezes ULC pan Kądziołka, jest w hierarchii prawa aktem ważniejszym od ustawy – Prawo lotnicze i stosuje się go wprost. Czytam raz jeszcze ten kluczowy artykuł, mając na uwadze kwestię wiedzy i wyciągania wniosków.

„Właściwy organ wydający koncesję dokonuje dokładnej oceny, czy przedsiębiorstwo występujące po raz pierwszy o koncesję może wykazać, że:

a) w każdym momencie może wypełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 24 miesięcy od rozpoczęcia prowadzenia operacji, oraz

b) może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami, zgodnie ze swoim planem gospodarczym i ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 3 miesięcy od daty rozpoczęcia prowadzenia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych przez niego operacji".

Przecież to są, że tak powiem, żelazne wymogi, które powinny być odniesione do tego przypadku. Rozumiem, że z tego, co usłyszeliśmy dzisiaj od pana ministra i prezesa ULC wynika, że w Polsce gangsterzy w białych kołnierzykach – finansowi, podkreślam – gangsterzy finansowi w białych kołnierzykach, mogą po prostu kupić małą firmę lotniczą i na podstawie starego planu gospodarczego rozkręcić interes, w którym na reklamę wydaje się 60-80 mln zł. Chwalimy się dzisiaj, że milion pasażerów skorzystało z tego przedsięwzięcia. Zachęćmy ministra transportu do tego, żeby PKP Intercity też stworzyło tego rodzaju projekt z biletami po 20 zł i niech to wszystkie urzędy, które są, jak

podkreślamy, niezależne, badają. Za kilka miesięcy znajdziemy się w sytuacji podobnej do tej, z którą obecnie mamy do czynienia.

Nie rozstrzygam dzisiaj, czy i w jakim zakresie spółka OLT Express, jedna czy druga, była pralnią pieniędzy, czy też, że było to kluczowe miejsce przestępczej działalności w obszarze lotnictwa cywilnego. Natomiast zwróciłem uwagę na to, że minister finansów od trzech lat nie wydał przepisów wykonawczych do ustawy z 2009 r. – która była zmieniana – o praniu brudnych pieniędzy. To było źródłem powstania tego całego przedsięwzięcia handlu złotem, którego dziesiątki kilogramów Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego wyciągnęła z siedzib tej firmy. Raz jeszcze powtarzam moje pytania.

Prośba o komentarz prezesa, czy pełniącego obowiązki prezesa ULC, odnośnie do tego projektu rozporządzenia, które państwo kilka dni temu zamieścili na swojej stronie dotyczącej dokumentów oraz informacji wymaganych przy ubieganiu się o koncesję na wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Jeśli państwo uchylacie – jak twierdzicie w uzasadnieniu do tego projektu – nieistniejące *de facto* rozporządzenie z 2002 r., to dlaczego powtarzacie w tym rozporządzeniu szereg tych wymogów, które są wprost napisane w prawie europejskim? Czy też te, które wynikają z zagadnień dotyczących dobrej reputacji przewoźników lotniczych, co jest żelaznym wymogiem, stosowanym praktycznie w większości przypadków.

Po drugie. Rozumiem z odpowiedzi przedstawicieli rządu, że cała historia, o której dzisiaj mówimy, sprowadzała się do tego, że dwie małe spółki lotnicze kupił nowy podmiot, zmienił nazwę firmy i mieliśmy do czynienia tylko, można powiedzieć, ze zmianą pierwszej kartki w decyzji koncesyjnej.

Pytanie do przedstawicieli rządu raz jeszcze – bardzo precyzyjne – czy wszystkie te wymagania, które są obowiązkowe w świetle prawa krajowego i rozporządzenia PE oraz prawa lotniczego, były stosowane przez ULC przy udzielaniu koncesji? Najpierw przy udzieleniu koncesji firmom: Jet Air oraz YES Airways. Czy państwo tylko i wyłącznie – w cudzysłowie – „zmienili nazwę" na początku 2012 r. i firma rozpoczęła gigantyczną kampanię reklamową za dziesiątki milionów zł?

Po drugie – czy prezes ULC skorzystał w tym zakresie z uprawnienia, które daje mu art. 167a ust. 5 znowelizowanego Prawa lotniczego? Mówi on o tym, że w przypadku wystąpienia co najmniej jednego elementu, który wpływa na sytuację prawną przewoźnika lotniczego – w szczególności w przypadku łączenia albo przejęcia – prezes może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia. Mówimy przede wszystkim o tym, czy wydano *de facto* nową koncesję temu przewoźnikowi na podstawie jego planu gospodarczego? Czy po prostu uznali państwo, że nowi właściciele tych dwóch małych firm – sami państwo powiedzieliście, że były w trudnej sytuacji ekonomicznej – planu gospodarczego nie zmienili, nie dostosowali do posiadanego zakresu operacji powietrznych. Jak wskazywałem na początku, jako jedna chyba z dwóch firm, które mają koncesję udzielone przez ULC, ma ona rejon żeglugi zakreślony na cały świat, bez żadnych ograniczeń.

Ostatnie dwa pytania. Czy były wprowadzane zmiany w zakresie certyfikacji przewoźnika lotniczego? Proszę, żeby państwo wyjaśnili – to jest jedno z elementarnych pytań, na które trzeba odpowiedzieć – jak na ważność certyfikatu wpływa zmiana właściciela firmy? Jakie działania administracyjne i sprawdzające podjęli państwo w tym przypadku? Nie będę teraz zadawał dziesiątków innych pytań, dotyczących tego, w jakiej sytuacji znajdują się dzisiaj firmy operujące w portach regionalnych, jaka jest kondycja finansowa portów regionalnych, bo nie wyszlibyśmy dzisiaj z tego posiedzenia. Odpowiedzcie państwo przynajmniej na pytania dotyczące najbardziej elementarnych kwestii, które dotykają 170 tys. pasażerów.

Uwaga do wiceprezesa UOKiK. Jak pan wejdzie na stronę OLT Express poprzez Wikipedię, to zobaczy pan, panie prezesie, że 80% skarg kierowanych do tej firmy przez klientów dotyczy tego, że nie dostali faktury. Pytam się, czy w ogóle ten temat był podjęty przez jakikolwiek aparat skarbowy, czy inny urząd, np. pański, jeśli pan mówi, że żadne skargi do państwa nie wpłynęły. Większość opinii – były też pozytywne – negatywnych dotyczy faktu, że ludzie, którzy odbyli podróże służbowe, tygodniami albo miesiącami nie uzyskali faktury.

Mówimy o tym w kontekście pytania – do czego służyła ta spółka? Do prania brudnych pieniędzy. Powracamy do tego, bo mamy tam dominację białych kołnierzyków. Nie zachowujcie się państwo jak marionetkowi ministrowie, tylko jak sprawna władza państwowa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, o godz. 17:00 mamy wspólne posiedzenie z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Bardzo proszę o zwięzłe wypowiedzi. Mam jeszcze trzy zgłoszenia: pan poseł Bodio, pan poseł Rzońca i pan poseł Chmielowski. Później zaproponuję rozwiązanie dotyczące tych propozycji, które zostały zgłoszone w trakcie posiedzenia Komisji. Proszę bardzo, pan poseł Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Szkoda, że wcześniej taki wniosek nie padł, bo przypominam, że jutro będziemy mieli debatę na temat Amber Gold, piramid finansowych, złota i platyny. Dzisiaj nie wykorzystujemy szansy, żeby rozliczyć regulatora rynku lotniczego z jego obowiązków. Oskarżamy ministra transportu i jego podwładnych o wszystko, o co tylko możemy, ale nie o to, na co ma wpływ.

Chcę zapytać o sprawy związane z udzieleniem koncesji w tych zakresach, za które ULC odpowiada. Chciałem zapytać o instrukcję operacyjną, składającą się z czterech części. Czy te instrukcje operacyjne dla spółek Jet Air i YES Airways zostały przepisane i uznane jako obowiązujące w nowych spółkach OLT Express i OLT Regional? Chciałem zapytać, czy personel, wymagany przez prawo lotnicze, czyli postholderzy ds. lotnictwa, ds. obsługi naziemnej, szkoleń i treningów, byli bez zmian przeniesieni z innych firm? Chciałem zapytać, co się działo z certyfikatami, np. z certyfikatem CAMO, czy również one zostały uznane jako obowiązujące z poprzednich firm? Co z koncesją? Czy koncesja na działalność lotniczą była poprzedzona badaniem biznesplanu, czy została po prostu przyjęta z poprzednich firm?

To są najważniejsze pytania, na które chciałbym uzyskać odpowiedzi od ULC, od regulatora rynku? Chciałem też powtórzyć pytanie moich przedmówców – jaki wpływ upadek tych linii lotniczych miał na inne przedsiębiorstwa sektora lotniczego oraz na klientów linii lotniczych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Rzońca, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Mam konkretne pytanie do pana ministra, ponieważ pan stwierdził, że do momentu wybuchnięcia tej całej awantury, do momentu upadku OLT Express nikt praktycznie nic nie napisał, żadnej skargi, żadnej interpelacji. To był też przytyk do posłów, że nie interweniowaliśmy w tej kwestii. Wobec tego mam pytanie – czy osoba, która powinna być najbardziej zainteresowana tym, jak funkcjonuje OLT Express, konkurencja, czyli szef LOT, narodowego przewoźnika, w jakikolwiek sposób pytał pana ministra, na jakich zasadach działa ta nowa spółka? Kto jak kto, ale prezes LOT powinien doskonale wiedzieć, jakie są koszty przelotowe na liniach krajowych i zagranicznych. Prawdopodobnie z góry wiedział, że OLT Express po prostu kupuje nieuczciwie rynek, kupuje nieuczciwie pasażerów, dając bilet za 100 zł na średniej trasie krajowej, podczas gdy średnia cena biletu na liniach krajowych to ok. 200 zł. Prezes LOT musiał o tym wiedzieć i musiał o to pytać tych, którzy zdecydowali o tym, że pojawi się konkurent. Tym bardziej, że strata LOT za rok 2011 wynosiła około 150 mln zł, więc nie przypuszczam, żeby prezes LOT cieszył się z tego, że pojawiła się taka konkurencja. Stąd moje konkretne pytanie – czy były jakieś interwencje prezesa LOT u ministra transportu i pytania, na jakich zasadach funkcjonuje OLT Express jako konkurencja.

Drugie pytanie, też konkretne – czy minister transportu lub prezes ULC, wiedząc o tym, że od czterech miesięcy OLT Express opanowuje rynek dumpingiem, zwrócili się do rządu, ABW lub innych służb kontrolnych, żeby zbadały tę kwestię? Czy były konkretne dyspozycje ministra transportu w tej kwestii? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Chmielowski, proszę.

Poseł Piotr Chmielowski (RP):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Cały biznes z OLT Express był możliwy tylko dzięki umowom leasingowym, czyli zawarciu transakcji cywilno-prawnych. Chcę zapytać, czy ktoś – zakładam tutaj pana ministra – zbadał te umowy? Czy rzeczywiście ceny, które płacił OLT Express, były cenami właściwymi za tego typu usługę? Czy czasem ten element całości układanki, która się nazywa OLT Expres, nie był sposobem wyprowadzenia pieniędzy? Jak się domyślam, samoloty były z zagranicy. Prasa doniosła, że był to tzw. leasing mokry, czyli z pilotami i stewardesami, tzn., że nie był to sam wynajem samolotów. Ta instytucja nie wytworzyła, tak to nazwijmy, swojego „garnituru" pracowników. Czy czasem ten element – powtórzę pytanie – nie był sposobem wyprowadzenia pieniędzy i większej układanki? Tzn. ten, kto ten leasing umożliwił, czyli dał samoloty, dał leasing mokry, najprawdopodobniej – nie zakładam, że zrobił to społecznie – na tym skorzystał. Jeżeli tak, to czy rzeczywiście było to nadużycie, czy może było to normalne działanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy listę posłów zgłoszonych do dyskusji. Tak, jak powiedziałem wcześniej, mamy pewne ograniczenie czasowe. Mam, panie ministrze, propozycję, żeby odpowiedzi na tę masę pytań, które zostały zadane, zostały Komisji przekazane w formie pisemnej. Na wiele z nich, nawet gdybyśmy mieli czas, i tak nie moglibyśmy dzisiaj uzyskać odpowiedzi. To po pierwsze.

Druga kwestia dotyczy propozycji dezyderatów. Jesteśmy w dniu dzisiejszym w specyficznej sytuacji , ponieważ posiedzenie jest zwołane w trybie art. 152 ust. 2, a temat jest szczególnie gorący, więc moja propozycja jest następująca. Ponieważ taką deklarację składał pan minister, powołując się na materiały, które przedstawiał pan prezes ULC, proszę, żeby Komisja wyraziła zgodę, aby te dwa dezyderaty – merytoryczne dezyderaty – zostały przekazane podkomisji stałej ds. lotnictwa, którą mamy. Przekazane w celu przepracowania, ponieważ musimy uzgodnić teksty. Jeden dezyderat dotyczy konkretnych kwestii związanych z kontrolą ULC w zakresie przyznawania koncesji – jego treść powinniśmy uzgodnić ze sobą. Drugi dotyczy publikacji Białej Księgi, o której też słyszeliśmy.

Natomiast dezyderat nr 3, który dotyczy sprawy personalnej, jest poza kompetencjami naszej Komisji. Pod żadnym pozorem nie poddam go pod jakiekolwiek głosowanie i nie skieruję go do dalszego procedowania. To nie jest nasza kompetencja.

Mam jeszcze jedno pytanie, jeśli państwo pozwolicie. Mamy przedstawiciela NIK na sali, a jeden z dezyderatów dotyczy planu pracy NIK, więc chciałem zadać krótkie pytanie – czy w planie pracy NIK jest kontrola ULC w tym zakresie? Proszę bardzo.

Doradca prawny w Departamencie Infrastruktury NIK Małgorzata Nowakowska:

Nazywam się Małgorzata Nowakowska i jestem doradcą prawnym w Departamencie Infrastruktury. Mamy teraz okres przygotowywania planu pracy na rok przyszły. Sama wiążących odpowiedzi Wysokiej Komisji udzielić nie mogę, mogę jedynie przedstawić stanowisko, jakie dzisiaj zapadło. Rozumiem, że ten dezyderat będzie dotyczył kontroli, która miałaby być wprowadzona do planu pracy na rok 2013.

Głos z sali:

Nie, powinna być przeprowadzona teraz.

Doradca prawny w NIK Małgorzata Nowakowska:

Teraz. Niezwłocznie, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Kontrola doraźna, niezwłoczna. Taki jest zamiar i intencja wnoszących, aby proces kontrolny został wdrożony niezwłocznie, doraźnie. Na pewno nie w przyszłym roku, czy w kolejnym kwartale, bo sytuacja jest nadzwyczajna. Okazuje się, że upływ czasu potwierdził te wątpliwości. Proces ten powinien być zbadany natychmiast. Sprawy są

zbyt ważkie i mogą oddziaływać na rynek lotniczy w sposób negatywny, podobnie jak w przypadku spółek OLT Express. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mamy jasność. Jeszcze pan przewodniczący Piechociński. Proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Wnoszę, żeby odpowiedź na piśmie na te pytania została dołączona do protokółu z dzisiejszego posiedzenia, dlatego że w przeciwnym przypadku ta wiadomość pozostanie nieznana dla odbiorców zewnętrznych posiedzenia sejmowego. W związku z tym logicznym byłoby, żeby obok tego, co dzisiaj było przedmiotem naszego posiedzenia, w stenogramie pojawiły się też informacje związane z definitywnymi odpowiedziami, na piśmie, resortu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw pań i panów posłów, aby dezyderat oznaczony numerem 1, w sprawie kontroli ULC, i numerem 2, w sprawie publikacji Białej Księgi, zostały przekazane do podkomisji stałej w celu przepracowania? Oczywiście jak najszybszego przepracowania, abyśmy na jednym z najbliższych posiedzeń przyjęli je i przekazali dalej. Nie ma sprzeciwu. Jest zgoda. Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, proszę bardzo, jeżeli na zakończenie chce pan zabrać głos.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Żałuję, że nie mam okazji odnieść się do pytań. Oczywiście zrobimy tak, jak życzy sobie Wysoka Komisja. Moja prośba, czysto techniczna, jest taka, aby również nam sekretariat Komisji przekazał pytania, które tutaj padły, abyśmy mogli na nie odpowiedzieć. Nie wiem, czy wszystkie zarejestrowaliśmy, mam swoje notatki. Nawet te najbardziej interesujące pytania o zdolności arytmetyczne urzędów też zarejestrowałem, jak też podziękowanie pani poseł Paluch za organizację Euro 2012.

Z tezą o tym, że powołaliśmy OLT, żeby przeprowadzić Euro 2012, nie będę dyskutował. Rozumiem, że tego rodzaju kwestie sekretariat zanotował, z chęcią się do tego odniesiemy – niezależnie od stopnia zasadności, tak to delikatnie nazwę. Oczywiście zastosuję się do oczekiwania Wysokiej Komisji. Przedstawimy jak najszybciej Wysokiej Komisji – myślę, że wspólnie, również w imieniu prezesa ULC mogę takie zobowiązanie złożyć – wszystkie wyczerpujące odpowiedzi. To leży w szeroko i dobrze pojętym interesie nas wszystkich, aby z tej sprawy wyciągnąć wnioski.

Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć – odpowiadając również po części na jeden z dezyderatów – że cieszę się z wniosku w sprawie kontroli NIK. Nie widzę żadnego problemu. Można dopisać do tego jeszcze Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Nie mamy nic do ukrycia w tej kwestii. Mogę mówić za ministerstwo, za które odpowiadam. W części, w której poczuwamy się do odpowiedzialności za nadzór nad branżą lotniczą, staramy się to robić profesjonalnie, merytorycznie, najlepiej jak potrafimy. Jestem przekonany, że ma to sens. Dlatego od razu chcę powiedzieć, że się nie zgadzam z personalnym wnioskiem opozycji i nie mam zamiaru występować o dymisję ministra Jarmuziewicza. Skrócę cierpienia posłów opozycji w tej kwestii.

Głos z sali:

Może pomóc?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Proszę bardzo.

Głos z sali:

Dbamy o przyszłość transportu lotniczego.

Głos z sali:

Ja ci mogę pomóc, chłopie.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Spokojnie. Chcę też bardzo wyraźnie powiedzieć, bo zacząłem ten wątek, że skierowałem kontrolę do ULC w połowie sierpnia tego roku – kontrolę ukierunkowaną na spraw-

dzenie procesu wydawania koncesji. Jeżeli będą odpowiednie wnioski po tej kontroli, to nie zawaham się wyciągnąć również wniosków personalnych. Nie ma świętych krów. Czy nikt nie czuje się odpowiedzialny? Nikt nie będzie unikał odpowiedzialności, póki ja jestem za to odpowiedzialny. Jestem gotów wyciągać daleko idące konsekwencje, ale wobec ludzi, którzy zawinili. Czekam na wnioski pokontrolne w tej kwestii.

Czekam również, zachęcam także państwa, panie i panów posłów, całą Wysoką Komisję do poczekania z daleko idącymi wnioskami na wyniki prac prokuratury. Oczywiście mamy prawo, jako politycy – zwłaszcza posłowie, mnie wolno mniej – również posłowie mogą pokusić się o stawianie publicystycznych, politycznych tez – okradł, złodziej, naciągactwo. Na pierwszy rzut oka pewnie tak było i wszyscy o tym już dzisiaj wiemy, ale pracuje nad tym prokuratura. Pozwólmy działać instytucjom do tego powołanym.

Nie dysponuję – odpowiadając panu posłowi Tchórzewskiemu – służbami specjalnymi, ani na lotniskach, ani w liniach lotniczych. Nie wiem, jak było za pana czasów, natomiast ja nie dysponuję tego rodzaju służbami. Pan poseł bardzo wyraźnie powiedział – służby specjalne. Ja nie dysponuję tego typu służbami. Wiem, że urzędy skarbowe prowadziły kontrolę w Amber Gold, ale to już nie do mnie pytanie, więc nie mam zamiaru się z tego tłumaczyć.

Jeszcze raz bardzo wyraźnie chcę powiedzieć – przedstawimy wszystkie najdalej idące, wyczerpujące odpowiedzi na pytania pań i panów posłów. W tej kwestii wszyscy jesteśmy po jednej stronie i myślę, że działamy po jednej stronie. Stąd wnioski – również merytoryczne, które jako resort będziemy składali Wysokiej Komisji – które, myślę, że szybko znajdą poparcie Wysokiej Komisji. Musimy razem wyciągnąć daleko idące, mądre wnioski z problemu, który dotknął nas wszystkich.

Całe szczęście, że tych skarg do ULC, jeśli chodzi o poszkodowanych ludzi, jest stosunkowo niewiele, bo dzięki temu, że większość opłat za bilety była regulowana kartami płatniczymi, ci, którzy płacili – odzyskali te pieniądze. Tak wynika z tej wiedzy, którą posiadam.

Przedstawiłem również państwu wiedzę, którą posiadłem za pośrednictwem ULC. To jest instytucja niezależna, niezależny regulator, który również dostarcza informacji – takich samych jak państwu dostarcza, dostarcza i mnie. Jeszcze raz powiem – będziemy wyciągali konsekwencje, jeśli będzie tak trzeba, ale dopiero po kontroli MTBiGM. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym kończymy posiedzenie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący. Wnioskodawcy mają prawo do podsumowania posiedzenia Komisji, które zwołano w trybie art. 152.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Informuję, że musimy kończyć, bo o 17:00 zaczynamy wspólne posiedzenie z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.